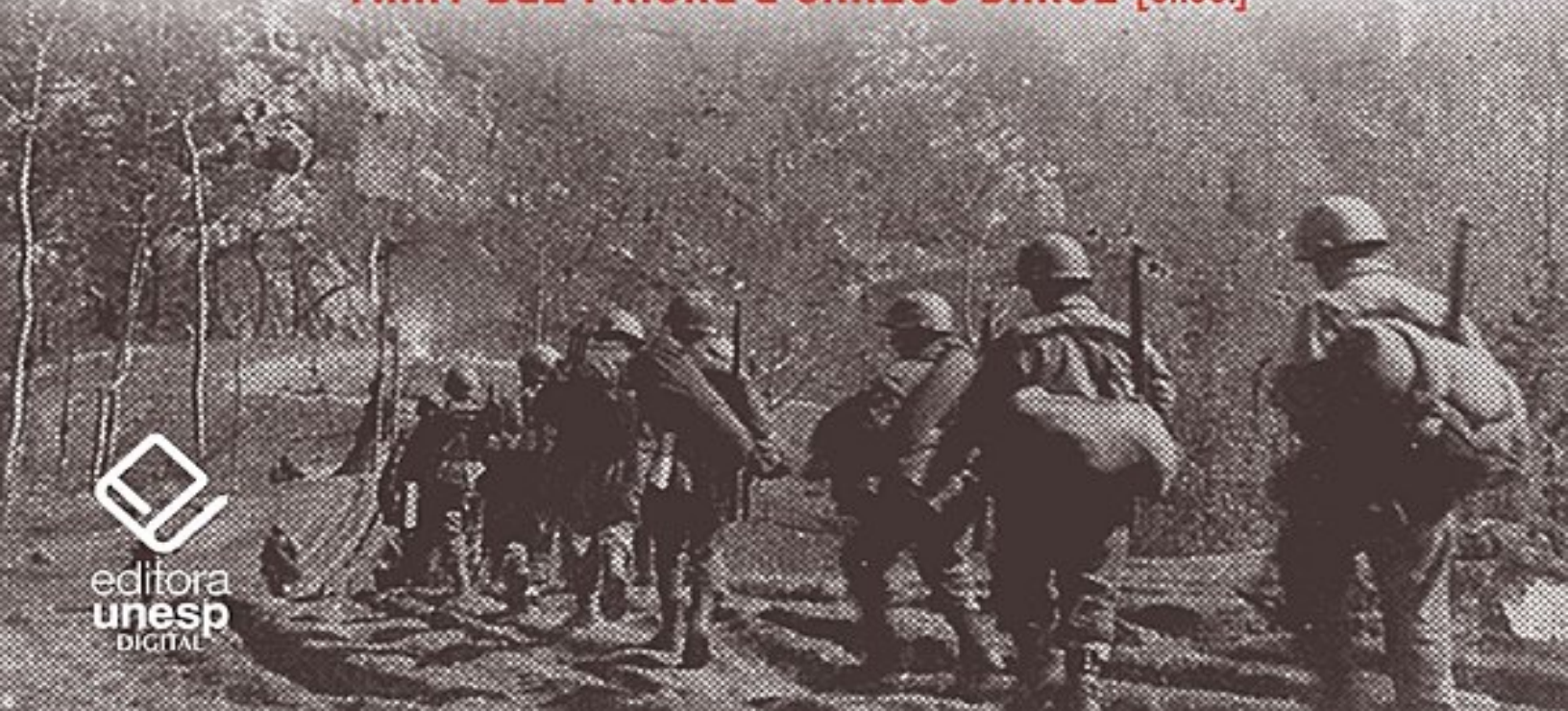




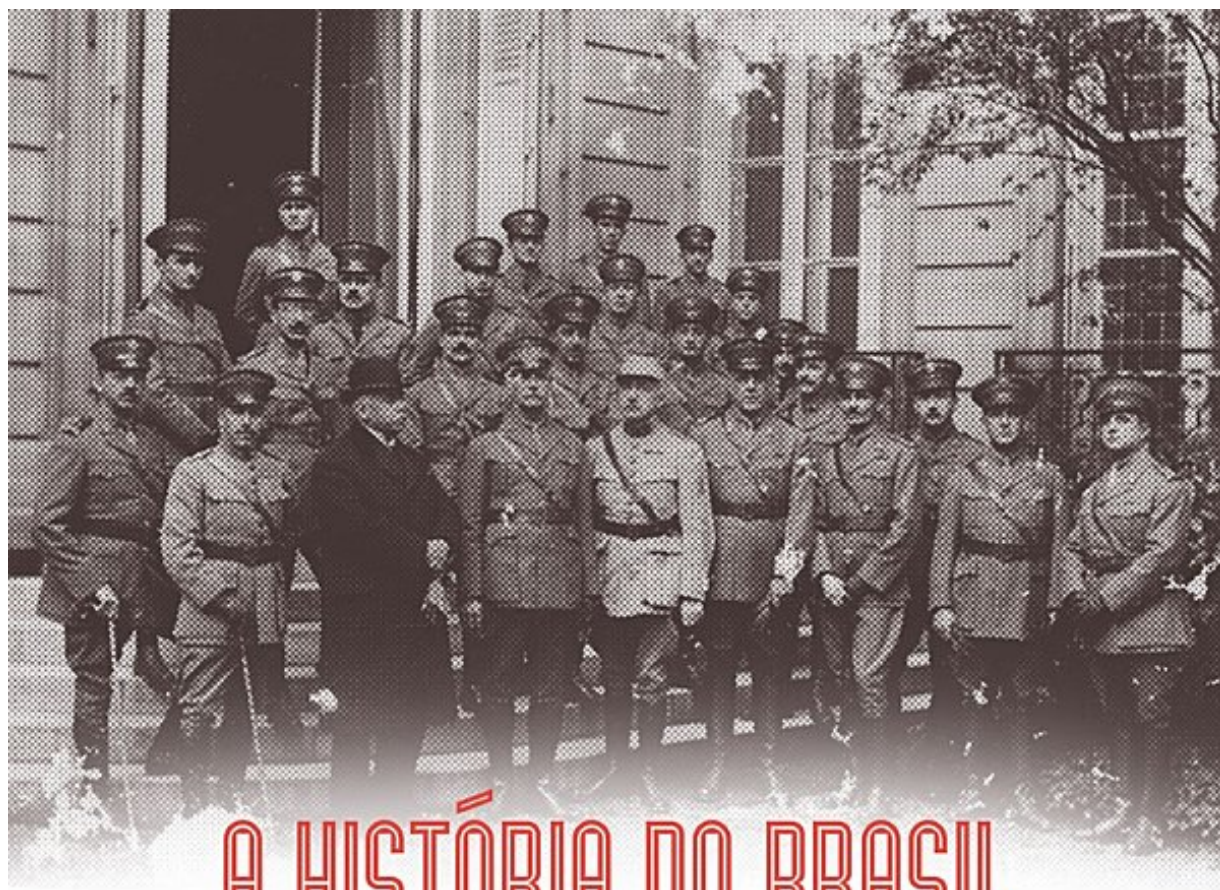
A HISTÓRIA DO BRASIL NAS DUAS GUERRAS MUNDIAIS

MARY DEL PRIORE E CARLOS DARÓZ [ORGS.]



editora
unesp
DIGITAL





A HISTÓRIA DO BRASIL NAS DUAS GUERRAS MUNDIAIS

MARY DEL PRIORE E CARLOS DARÓZ [ORGS.]



editora
unesp
DIGITAL



A história do Brasil nas duas guerras mundiais

FUNDAÇÃO EDITORA DA UNESP

Presidente do Conselho Curador

Mário Sérgio Vasconcelos

Diretor-Presidente

Jézio Hernani Bomfim Gutierre

Superintendente Administrativo e Financeiro

William de Souza Agostinho

Conselho Editorial Acadêmico

Danilo Rothberg

João Luís Cardoso Tápias Ceccantini

Luis Fernando Ayerbe

Marcelo Takeshi Yamashita

Maria Cristina Pereira Lima

Milton Terumitsu Sogabe

Newton La Scala Júnior

Pedro Angelo Pagni

Renata Junqueira de Souza

Rosa Maria Feiteiro Cavalari

Editores-Adjuntos

Anderson Nobara

Leandro Rodrigues

Mary Del Priore
Carlos Daróz
(Orgs.)

A história do Brasil nas duas guerras mundiais



© 2019 Editora UNESP
Direito de publicação reservados à:
Fundação Editora da Unesp (FEU)
Praça da Sé, 108
01001-900 – São Paulo – SP
Tel.: (00xx11)3242-7171
Fax.: (0xx11) 3242-7172
www.editoraunesp.com.br
feu@editora.unesp.br

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Elaborado por Vagner Rodolfo da Silva – CRB-8/9410

D331h

Del Priore, Mary

A história do Brasil nas duas guerras mundiais [recurso eletrônico]
/ Mary Del Priore, Carlos Daróz. – São Paulo: Editora Unesp Digital,
2019.

Formato: Digital

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-9546-367-7 (eBook)

1. História do Brasil. 2. Guerras mundiais. I. Daróz, Carlos. II.
Título.

2019-1952

CDD: 981

CDU: 94(81)

Editora afiliada:



Sumário

Lista de abreviaturas

Apresentação

O BRASIL NA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

- 1 – O Brasil das duas guerras mundiais: Conexões, versões e legados
- 2 – Um dândi nos campos de batalha: João do Rio e a Grande Guerra
- 3 – Atlântico Sul: Brasileiros na Grande Guerra
- 4 – Asas verde-amarelas na grande guerra: Os aviadores navais brasileiros no conflito 1914-1918
- 5 – A mobilização pela via da medicina: A atuação da Missão Médica Brasileira enviada à França (1918-1919)

O BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

- 6 – A política da borracha e o acordo Brasil-Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial
- 7 – “Eis o meu *Lebensraum*”: O interesse da Alemanha de Hitler pelo Atlântico Sul
- 8 – O mar e o Brasil na Segunda Guerra Mundial: O papel das Marinhas de Guerra e Mercante na manutenção da soberania brasileira

9 – A alimentação dos soldados brasileiros na campanha da Itália (1944-1945)

10 – Olho nele! A 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação na Campanha da Itália (1944-1945)

Referências

Sobre os autores

Lista de abreviaturas

ABL	Academia Brasileira de Letras
ADF	Association des Dames Française [Associação de Mulheres Francesas]
BNN	Base Naval de Natal
CIC	Centro de Informações de Combate
CPORAer	Centro de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica
DI	Divisão de Infantaria
DNOG	Divisão Naval em Operações de Guerra
Dops	Departamento de Ordem Política e Social
Eitas	Escola de Instrução de Táticas Submarinas
ELO	Esquadrilha de Ligação e Observação
FAB	Força Aérea Brasileira
FEB	Força Expedicionária Brasileira
LCI	Landing Craft Infantry [Embarcação de Desembarque de Infantaria]

MB	Marinha do Brasil
NA	Norte-americano
RAF	Royal Air Force [Força Aérea Real britânica]
RFC	Royal Flying Corps [Real Corpo de Aviação britânico]
RNAS	Royal Naval Air Service [Real Serviço Aeronaval britânico]
TDS	Training Depot Station [Estação de Treinamento]
TSN	Tribunal de Segurança Nacional
U-Boot	Untersee Boot [submarino]
USAAF	United States Army Air Force [Força Aérea do Exército dos EUA]
Zopacas	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

Apresentação

“A guerra é a continuação da política por outros meios.”

Karl von Clausewitz

A história, como a conhecemos enquanto disciplina, confunde-se com a história das guerras e conflitos. Heródoto, consagrado pela historiografia internacional como o “pai da história”, inaugurou a disciplina com um testemunho sobre as Guerras Médicas, travadas entre 499 a.C. e 449 a.C., nas quais se confrontaram os gregos antigos e o Império Persa.

A guerra é um dos fenômenos mais constantes na trajetória humana. Alguns autores consideram-na inerente à natureza, postulando que a luta pela sobrevivência seria uma forma rudimentar de guerra, comum aos homens e aos animais. Anatole France é um dos que se filiam a essa visão. Para ele, “as causas principais da guerra são as mesmas no homem e no animal, que lutam um e outro para pegar e conservar a presa, ou para defender o ninho ou o covil, ou para gozar de uma companheira”.¹ Com linha semelhante de pensamento, Thomas Hobbes dizia que “a condição do homem [...] é a da guerra de todos contra todos”.²

Em sentido oposto, outros pensadores negam à guerra a condição de coisa natural e inevitável, como é o caso de Ortega y Gasset, para quem “a guerra não é um instinto, mas um invento. Os animais a desconhecem, e é de

pura instituição humana, como a ciência e a administração”.³ Yvon Garland tem uma posição de equilíbrio entre essas definições divergentes, ao dizer: “A guerra é, ao mesmo tempo, uma lei da natureza e uma invenção humana”.⁴

Apesar de a guerra ser considerada correntemente como um flagelo, ela continua presente hoje, como no passado, desafiando filosofias e religiões que buscam eliminá-la, mas que a ela recorrem quando isso lhes pode ser favorável. Mas, seja a guerra uma lei fundamental da natureza ou uma construção social, compete ao historiador pesquisar e estudar suas manifestações, origens, evolução e consequências.

Conceituar a guerra nunca foi tarefa simples. Uma das mais conhecidas definições se deve ao prussiano Karl von Clausewitz, que tece sua relação com a política. Seu famoso axioma “A guerra é a continuação da política por outros meios”⁵ vem precedido de outros fundamentos sobre a sua natureza, como “a guerra é um ato de violência cuja finalidade é obrigar o adversário a fazer nossa vontade”. Quincy Wright, professor universitário norte-americano, aproxima o conceito com o direito, definindo a guerra como “condição legal que permite a dois ou vários grupos conduzirem um conflito por forças armadas”.⁶ Gaston Bouthoul, por sua vez, conceitua a guerra como “uma forma de violência que tem por característica essencial ser metódica e organizada, quanto aos grupos que a fazem e pela maneira como a conduzem. Em outras palavras, ela é limitada no tempo e no espaço, e submetida a regras particulares extremamente variáveis”.⁷

Evoluindo do testemunho, passando pela crônica e chegando ao final do século XIX, quando a própria história se afirmou como ciência – com teoria, objeto e metodologia próprios –, a história militar confundia-se, frequentemente, com a história política, caracterizando-se pelo estudo dos feitos dos grandes generais e a análise pormenorizada dos mais significativos enfrentamentos bélicos. Esse tipo de abordagem, que

evidenciava as estratégias militares e as táticas empregadas, ficou conhecido na historiografia francesa como *histoire de bataille* [história de batalha].⁸

A Escola dos Annales promoveu, no curso do século XX, profundas transformações na disciplina, trazendo um novo modelo que dava menos importância à história dos governantes e dos grandes eventos – objetos clássicos da história política – e privilegiou a dita história vista de baixo, cujo protagonismo cabia ao homem comum, a partir do qual era possível analisar contextos mais amplos. A crítica contundente promovida pelo grupo dos Annales à história política – generalizada como uma história “factual, tradicional, positivista e reacionária” – atingiu também a história militar e relegou ambas a um injusto descrédito por parte das academias e universidades.

Refletindo sobre essa nova corrente de pensamento, René Remond provocou um verdadeiro renascimento no campo ao introduzir novas fontes e abordagens no estudo do político, que resultaram em sua obra seminal, *Por uma história política*.⁹ Acompanhando essa renovação, a história militar, antes afeita à batalha e aos líderes militares, também sofreu modificações, dando origem, em fins do século XX, à nova história militar. Essa abordagem inovadora privilegia a transdisciplinaridade e o diálogo com outras disciplinas, como a geografia, a ciência política, a sociologia, a economia, a geopolítica, a literatura, entre outras, e estabeleceu novos objetos de estudo para o campo.

Muito bem desenvolvida na historiografia europeia e norte-americana, a nova história militar recebeu, no Brasil, um grande impulso na virada do século XX para o XXI, quando foi realizado um esforço no sentido de aglutinar pesquisadores empíricos – em sua maioria militares – e acadêmicos interessados pela temática. Dessa forma, na primeira década dos anos 2000, foram criados dois cursos de pós-graduação *lato sensu* em

história militar, um presencial e outro na modalidade ensino a distância, ambos ainda em pleno funcionamento quando da publicação deste livro.¹⁰

Por se tratar de um campo de estudos recente no Brasil, ainda em fase de consolidação, é oportuna uma breve definição e delimitação dos objetos de pesquisa abarcados pela história militar. De acordo com o historiador Paulo Parente, um dos impulsionadores dessa renovação em nosso país, a história militar possui como objeto a guerra e o soldado, analisando tudo o que se relaciona com eles. Esse recorte temático abriu um vastíssimo campo de pesquisa, até então negligenciado pela academia, que inclui o estudo das instituições militares, da evolução da arte da guerra, dos conflitos internos e externos, do recrutamento, da tecnologia militar e, até mesmo, das batalhas, tão desvalorizadas pelos Annales, mas ainda passíveis de novas pesquisas contemporâneas.¹¹

Cabe destacar que, nesta segunda década do século XXI, o interesse pela história militar vem crescendo no Brasil, tanto no meio acadêmico quanto junto à sociedade, o que pode ser atestado pelas diversas obras e revistas lançadas, dando publicidade a novas pesquisas.

Eric Hobsbawm, em seu *Era do extremos*, afirma que o “breve século XX fora de guerras mundiais, quentes ou frias, feitas por grandes potências e seus aliados em cenários de destruição de massa cada vez mais apocalípticos”.¹² De fato, as duas guerras mundiais, ocorridas na primeira metade do século, derivaram de tensões e antagonismos gestados nos séculos anteriores, que modificaram profundamente o cenário geopolítico mundial e marcaram indelévelmente a história da humanidade.

Embora alguns países sul-americanos houvessem oficialmente ingressado nesses conflitos de escala global, o Brasil foi o único país do continente a enviar forças militares para combater nas duas guerras mundiais, apesar das carências materiais e estruturais de suas Forças Armadas. Em ambas as ocasiões, o país posicionou-se inicialmente neutro,

mas foi conduzido à beligerância quando diversos de seus navios mercantes foram afundados por submarinos alemães, na Primeira Guerra Mundial, e alemães e italianos, no segundo conflito.

Após formalizar seu ingresso na Primeira Guerra, em 1917, o governo brasileiro procurou cooperar com as potências aliadas enviando uma divisão naval para patrulhar a costa ocidental da África – a Divisão Naval de Operações em Guerra (DNOG) –, instalando um hospital militar em Paris e despachando grupos de aviadores navais para Inglaterra, Itália e Estados Unidos. Além disso, o Exército Brasileiro (EB) designou uma comissão de oficiais, de diferentes especialidades, para observar a guerra e absorver as mais modernas doutrinas militares. Tais oficiais terminaram por entrar em combate, adidos ao Exército francês.¹³

Durante o segundo conflito mundial, o Brasil teve uma participação mais expressiva. Depois de ter seus navios torpedeados, com significativa perda de vidas, o governo declarou guerra à Alemanha e à Itália, e, após breve preparação, enviou para combater na península itálica uma divisão de infantaria completa com seus respectivos apoios – a Força Expedicionária Brasileira (FEB) – e duas unidades da recém-criada Força Aérea Brasileira (FAB): um grupo de aviação de caça e uma esquadrilha de observação e ligação. Concomitantemente, a Marinha do Brasil realizou a patrulha antissubmarino no Atlântico Sul e escoltou diversos comboios de navios mercantes no trajeto entre o Brasil e os Estados Unidos.

No Brasil, enquanto a memória da atuação de nossas forças militares na Itália durante a Segunda Guerra Mundial é relativamente bem difundida, inclusive nos livros didáticos destinados à educação básica, a participação da Marinha e do Exército na Primeira Guerra Mundial permanece virtualmente desconhecida, inclusive no âmbito das Forças Armadas brasileiras. Esse desequilíbrio de reconhecimento deriva, em boa medida, dos efetivos brasileiros empregados nas guerras, visto que, em oposição aos

cerca de 2.500 brasileiros que tomaram parte no conflito de 1914-1918, mais de 30 mil homens e mulheres brasileiros participaram da Segunda Guerra, integrando a FEB, a FAB e a Marinha. Outra explicação para a dicotomia memorialística diz respeito aos resultados obtidos nos conflitos. Enquanto na Primeira Guerra nossa principal força militar empregada – a DNOG – encontrou imensa dificuldade para cumprir sua missão devido ao surto de gripe espanhola da qual foram acometidos os tripulantes dos navios; no conflito de 1939-1945, a FEB contribuiu de forma efetiva, ainda que localmente, para a vitória dos Aliados na península itálica, inclusive capturando uma divisão inimiga inteira, a 148ª Divisão de Infantaria alemã, na localidade de Fornovo di Taro.

A presente obra estuda a participação do nosso país nas duas guerras mundiais, enriquecendo os títulos da Editora Unesp que estudam a história do Brasil. Coerentes com a nova história militar, os capítulos da coletânea apresentam uma pluralidade de temáticas, que vão desde a geopolítica até a economia, passando pelo desenvolvimento das instituições militares brasileiras, pela espionagem e por questões do cotidiano do soldado. A diversidade da pesquisa e o diálogo transdisciplinar também podem ser verificados na formação e experiência profissional dos autores das pesquisas que compõem a obra: historiadores, militares, diplomatas, jornalistas e aviadores, entre outros.

Com a publicação de *História do Brasil nas duas guerras mundiais*, a Editora Unesp busca preencher uma lacuna na historiografia sobre o tema e consolidar uma contribuição para esse novo campo científico, apresentando as mais recentes pesquisas dedicadas ao estudo da guerra e do soldado brasileiro nos dois grandes conflitos bélicos mundiais.

São Paulo, 5 de abril de 2019.
Mary del Priore e Carlos Daróz

- 1 Anatole France, *L'anneau d'améthyste: histoire contemporaine III*.
- 2 Thomas Hobbes, *Leviatã ou matéria: forma e poder de uma República eclesiástica e civil*.
- 3 José Ortega y Gasset, *A rebelião das massas*.
- 4 Yvon Garland, *Guerre et économie en Grèce ancienne*.
- 5 Karl von Clausewitz, *Da guerra*.
- 6 Quincy Wright, *A guerra*.
- 7 Gaston Bouthoul, *Le Défi de la guerre*.
- 8 Laurent Henninger, "La nouvelle Histoire-Bataille", p.35-46.
- 9 René Remond (Org.), *Por uma história política*.
- 10 Os dois cursos de especialização em história militar são oferecidos pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (Unirio), de forma presencial, e pela Universidade do Sul de Santa Catarina (Unisul), na modalidade ensino a distância.
- 11 Paulo André Leira Parente, "Uma nova história militar? Abordagens e campos de investigação", p.37-45.
- 12 Eric Hobsbawm, *Era dos extremos: o breve século XX (1914-1991)*.
- 13 Carlos Roberto Carvalho Daróz, *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia*.

O Brasil na Primeira Guerra Mundial

1

O Brasil das duas guerras mundiais: Conexões, versões e legados

Tito Henrique Silva Queiroz

A participação do Brasil na Primeira Guerra Mundial, em comparação com o envolvimento do país na Segunda, é bem pouco conhecida. Em muitas obras acadêmicas ou de referência, em publicações voltadas para o grande público e, finalmente, em livros didáticos, a participação do Brasil na Primeira Guerra nem sequer é citada. Isso é estranho, pois, por mais que a Segunda Guerra Mundial tenha tido um impacto maior no Brasil (mas, afinal, em que país seu impacto não foi maior?), as duas guerras mundiais foram os únicos conflitos externos nos quais o Brasil se envolveu no século XX. A Guerra do Acre teve uma dinâmica completamente diversa: foi o derradeiro conflito de fronteira do Brasil.

Mesmo levando em conta o impacto maior da Segunda Guerra, é estranho que, nas abordagens que tratam desta última, conexões com a Primeira Guerra Mundial não sejam estabelecidas. E essas conexões existem. De certa forma, isso corresponde a versões sobre a participação nas guerras presentes ainda hoje na mentalidade brasileira. Estabelecer a

origem de algumas dessas versões pode nos ajudar a entender melhor o impacto dos dois conflitos sobre o Brasil e mesmo os legados que eles criaram. Todos esses elementos estão conectados. O objetivo deste capítulo, portanto, será o de apontar – a partir de uma comparação entre a situação do Brasil nas duas guerras mundiais – como conexões, versões e legados entre elas, e a partir delas, podem ser estabelecidos. Muitas das indicações feitas precisam ser mais bem estudadas, mas, primeiro, precisam ser apontadas para que comecem a ser investigadas mais profundamente.

Conexões: esquecidas & indevidas

Começemos pelo mais geral: que conexões podemos estabelecer entre o Brasil da Primeira e o da Segunda Guerra? Seja em 1914-1918, seja em 1939-1945, o tabuleiro global e os desafios que se apresentavam ao Brasil eram mais complexos do que em qualquer momento anterior das relações exteriores do país.

O Brasil, tanto o de 1914 quanto o de 1939, podia ser reconhecido como uma potência local, mas de maneira alguma era uma potência militar, e não estava preparado para as guerras mundiais. A economia era (e seria até meados da década de 1950) de perfil agroexportador, baseada principalmente no café. Apesar de uma crescente urbanização e de tentativas de diversificação com indústrias (incluindo, durante as duas guerras, momentos de surto industrial, conhecido como processo de substituição de importações), tanto a urbanização quanto a industrialização ainda estavam em processo e só se consolidariam em 1955-1960.

Isso tinha relação direta com a capacidade de defesa do país: afinal, numa era de guerra tecnológica e industrial, as capacidades das Forças Armadas de um país pouco industrializado ficavam limitadas. Mesmo que

medidas anteriores aos conflitos tivessem sido tomadas para aumentar a capacidade das Forças Armadas brasileiras (fiquemos num exemplo: a esquadra de 1910), quando as guerras começaram, muitas dessas medidas se revelaram insuficientes. Medidas posteriores também podiam ser tomadas (outros exemplos: a instituição do serviço militar em 1916 ou a criação da Força Aérea Brasileira em 1941), mas também podiam ser incompletas: como mobilizar forças sem a devida capacidade industrial para armá-las?

Não que faltassem cérebros ao país: na Marinha, por exemplo, havia um notável grupo científico: em 1918, a Diretoria do Serviço Técnico Analítico da Armada produziu cargas de profundidade e para cortinas de fumaça para a Divisão Naval de Operações em Guerra (DNOG) – não à toa, o primeiro presidente do Conselho Nacional de Pesquisas em 1947 foi um almirante... Ou ainda, em 1942, a criação na Universidade de São Paulo dos Fundos Universitários de Pesquisa para a Defesa Nacional (base para a criação da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo [Fapesp], décadas depois), que financiaram projetos de aplicação militar durante a guerra, especialmente o de um sonar, usado nos navios da Marinha. Mas a dificuldade de produção desses apetrechos militares e o pequeno número produzido são um ótimo retrato das limitações do processo de substituição de importações.

A limitada capacidade de defesa do país ficava patente na dificuldade em patrulhar o extenso litoral brasileiro. Tanto na Primeira quanto na Segunda Guerra, o domínio das rotas de navegação via Atlântico – o que seria chamado de Batalha do Atlântico – foi um elemento estratégico fundamental para as economias de guerra das grandes potências.

Desde os primeiros dias de 1914 e de 1939, o governo brasileiro percebeu que sua vasta e estratégica costa atlântica era uma peculiar frente de combate – frequentada principalmente por bloqueadores britânicos e corsários alemães –, cuja captura ou afundamento de mercantes inimigos ou

neutros podia chegar a paralisar o comércio exterior brasileiro. O governo do país pouco podia fazer para lidar com isso, salvo com decretos ou patrulhas da neutralidade que, na melhor das hipóteses, podiam minorar a situação. E quando, a partir de 1942, os corsários de superfície foram substituídos por submarinos, a situação se tornou dramática.

Além da crise econômica ampliada por essa situação, as guerras mundiais criaram um novo tipo de crise no país: a energética! Até 1914, o Brasil não produzia combustíveis, importando todo carvão e petróleo que utilizava. Nesse caso, reações também foram estabelecidas: em 1918, já se produzia algum carvão, e em 1939, algum petróleo. Porém, a quantidade nunca seria suficiente, levando o país à beira de uma crise de transportes – o que, em última instância, também afetava suas capacidades de defesa. É digno de especulação se e quanto as duas guerras – com a crise energética e a insegurança nas costas que geraram – tiveram relação com a decadência das ferrovias e da navegação à cabotagem, substituídas pelos automóveis e rodovias.

Com seu domínio maior do Atlântico, os Aliados sempre tiveram uma posição privilegiada para pressionar ou barganhar pelos principais ativos do Brasil: além de algumas matérias-primas estratégicas, a abertura dos portos, bases e outras facilidades logísticas brasileiras para as forças militares envolvidas na batalha do Atlântico.

Essa hegemonia militar dos Aliados se juntava a outros fatores preexistentes: uma secular influência econômica britânica, uma também secular influência cultural francesa e uma aliança mais ou menos explícita com os Estados Unidos (que, a partir de 1914, substituirão cada vez mais as influências britânica e francesa). Como contraponto, teríamos uma grande influência econômica alemã, mas também uma massiva presença de imigrantes alemães no país, gerando uma peculiar paranoia geopolítica: o “perigo alemão”.

A posição dos Aliados em influenciar a política brasileira durante as duas guerras sempre foi mais vantajosa, portanto, que a posição dos Impérios Centrais ou do Eixo. Não que faltassem “germanófilos” no governo brasileiro: o ministro das Relações Exteriores, Lauro Müller, durante a Primeira Guerra, ou o chefe de polícia Filinto Müller, na Segunda, de óbvia descendência alemã, são exemplares, mas eles acabaram afastados. Seja como for, foram os sucessivos ataques aos navios brasileiros, em 1917 e 1942, o fator decisivo para a entrada do país nos dois conflitos bélicos.

A entrada do Brasil em ambos teve um contexto e uma causa semelhantes, portanto. A estrutura econômica mudou pouco entre uma guerra e outra, limitando as capacidades de defesa do país e tornando-o vulnerável a crises econômicas e energéticas, motivos que aproximam os dois momentos históricos. Além disso, as relações com as grandes potências e seu domínio (ou não) do Atlântico são fatores que devem ser avaliados para entender esses dois momentos (mesmo havendo conjunturas específicas para cada um).

Decidida essa posição nas guerras, que traria vantagens, em princípio, para o Brasil no campo das relações econômicas com as potências às quais o país se alinhou e em relação ao auxílio no campo da defesa de sua costa e frota mercante, houve semelhança de atitudes em relação à decisão de uma participação de forças brasileiras além-mar.

Apesar de o deslocamento de forças brasileiras ser bem menor em relação à Primeira Guerra Mundial (uma vez que, em 1914, o Exército e a Marinha possuíam juntos menos pessoal que a soma das polícias militares estaduais – forças federais menores que as estaduais, uma das bases da *Política dos Estados...*), foi um passo considerável na história militar brasileira se pensarmos que a Marinha do Brasil não atuava fora de águas americanas desde o final da Guerra da Cisplatina; no caso do Exército,

mesmo com uma participação bem limitada – foi sua primeira experiência operacional fora do continente americano.

Essa experiência não foi totalmente esquecida entre uma guerra e outra. Praticamente todos os almirantes da Marinha do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial eram antigos oficiais da DNOG. Para o Exército, a Missão Militar Brasileira (que precisa ser mais bem estudada), que atuara na França na Primeira Guerra, foi o elemento que favoreceu a vinda da Missão Francesa no pós-guerra e levou à modernização do Exército brasileiro (embora membros da Missão Militar pudessem ser eles próprios vetores da modernização – caso, por exemplo, da introdução dos tanques no Exército), possibilitando que este estivesse em condições operacionais melhores durante a Segunda Guerra Mundial.

Nenhum dos importantes oficiais que pertenceram à Missão Militar esteve na FEB – até esta teria componentes que haviam participado da Primeira Guerra Mundial (um de seus correspondentes de guerra e alguns de seus médicos, por exemplo). Enfim, há, além dos casos de brasileiros, veteranos das duas guerras mundiais, casos de gerações (por exemplo, de pais e filhos) que lutaram numa guerra ou noutra, ligando os dois conflitos.

A participação mais ativa na guerra, em última instância, demonstrou uma tentativa, da parte do Estado brasileiro, de que seu papel de potência regional fosse reconhecido pelas grandes potências – o contraponto com a posição de neutralidade assumida pela Argentina, a maior rival do Brasil nessa disputa pelo papel de potência regional, não pode ser esquecido.

Mas os prêmios esperados, um assento permanente na Liga das Nações e no Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas, jamais foram conseguidos. Talvez as grandes potências julgassem que os ganhos do Brasil já tivessem sido suficientes: mais de quarenta mercantes alemães apresados em 1917 e a construção da Companhia Siderúrgica Nacional em 1941-1946. A frustração diplomática, no entanto, gerou um senso de

equidistância por parte dos estadistas brasileiros, que se tornaria importante nos anos de pós-guerra (embora os governos do imediato pós-guerra, de Epitácio Pessoa e Eurico Dutra, fossem alinhados aos Estados Unidos).

Para finalizar, analisando de forma geral o impacto das duas guerras mundiais no Brasil, podemos notar que existem similitudes que vão além do campo das coincidências. As guerras mundiais possuem muitos elementos em comum, e seu impacto no Brasil não poderia ser tão diferente assim – além do mais, a estrutura política (iremos falar dela mais adiante), econômica e social brasileira pouco mudou no quarto de século que existe entre a entrada do país em cada uma das duas guerras.

Portanto, faz sentido estabelecer conexões entre ambas. Isso é mais lógico do que estabelecer comparações entre a participação do Brasil na Segunda Guerra e, por exemplo, a Revolução Constitucionalista ou a Guerrilha do Araguaia – comparar qualquer conflito interno brasileiro com uma guerra mundial é desproporcional. Também é inadequado comparar a participação brasileira na Segunda Guerra com as diversas missões de paz nas quais o país se envolveu ao longo do século XX e neste início do século XXI: forças combatentes e forças de paz atuam com dinâmicas diferentes.

Traumas & versões

Vistos os fatores de ordem geral, que contextualizam e conectam a situação do Brasil nas duas guerras mundiais, analisemos agora o impacto delas sobre determinados setores sociais e como isso levou à configuração de determinadas percepções sobre a participação do Brasil em cada uma delas.

Um outro fator que aproxima o país nos dois conflitos ainda não citado: no período que os precedeu, o Brasil passou por grandes fluxos migratórios,

vindos da Europa e da Ásia. Esses fluxos trouxeram para cá dezenas de milhares de novos habitantes, que foram acolhidos como um fator economicamente desejável. Mas, ao mesmo tempo, também eram vistos com desconfiança por sua nacionalidade dupla ou dúbia e pelo tipo de perturbação política que poderiam causar.

Quando as guerras mundiais começaram, portanto, havia centenas de milhares de imigrantes e seus descendentes vivendo no Brasil. Com as guerras, milhares foram mobilizados, complicando a neutralidade brasileira. Muitos seguiram para a Europa para participar das guerras – os milhares de ítalo-brasileiros que lutaram na Primeira Guerra devem ter sido, provavelmente, o mais vasto desses grupos. Alguns até foram oficiais de ligação junto à DNOG e ao 1º Grupo de Aviação de Caça. A eles se juntaram centenas de brasileiros que, por motivos dos mais variados, se apresentaram como voluntários às potências beligerantes para lutar por elas.

As histórias desses brasileiros que não participaram das guerras mundiais em forças brasileiras foram às vezes recuperadas em memórias individuais ou coletivas. Mas o fenômeno foi amplo o suficiente para englobar homens e mulheres: fossem eles da família imperial brasileira ou militantes comunistas.

Mas, quanto a esses brasileiros que deixaram o país para ir fazer a guerra em forças estrangeiras, o governo pouco podia fazer. O problema mais grave para o governo era em relação aos imigrantes e brasileiros de origem europeia que ficaram no país.

Estes podiam se dedicar a atividades beneficentes, como a de recolher fundos para feridos, órfãos de guerra etc.; mas também podiam dar suporte a atividades belicosas, como a espionagem e a sabotagem.





- 1 — Uma sentinela e, ao lado, a cerca de arame farpado, vendo-se ao fundo, um grupo formado nas proximidades da rede em que se encontrava um internado que se furtou ao fotografo.
- 2 — Leitos destinados aos súditos do eixo que se encontram detidos.
- 3 — Um nazista fugindo ao fotografo.
- 4 — Quintacolonistas aguardando, em forma, a hora do almoço.
- 5 — Os súditos do eixo dirigindo-se para o salão de refeição.
- 6 — O chefe dos cozinheiros, com a assistência do diretor da Hospedaria dos Imigrantes, mostra uma grande panela de arroz.

Fotos da Agência Nacional

Figura 1.1

Presídio da Ilha das Flores – Careta, n.1.765, p.21, 25 abr. 1942.

Fonte: Biblioteca Nacional

Desses grupos, nenhum era maior ou mais organizado (ou assim parecia) que o dos imigrantes alemães e seus descendentes – os teuto-brasileiros. Por suas ligações reais ou virtuais com o governo alemão (do II ou do III Reich, tanto fazia), isso havia gerado um temor peculiar, que, começando nos intelectuais e nos estadistas, acabou se difundindo no senso comum brasileiro como o “perigo alemão”: a possibilidade de que, dada a concentração da pouco assimilada população teuto-brasileira nos estados do Sul do Brasil, isso pudesse ser a base para uma invasão da Alemanha nessa região. O incidente com a canhoneira Panther em Santa Catarina, em 1905, foi a base material para esse temor.

Quando o Brasil entrou nas duas guerras, isso levou a que uma série de medidas de controle incidisse sobre a população teuto-brasileira. Naturalmente, o controle e a desconfiança recaíram sobre outras comunidades de “inimigos” que viviam no Brasil. Na Primeira Guerra, outra dessas comunidades era representada pelos turcos: mas estes, em sua maioria, se livraram de sua incômoda identidade imperial otomana – assumindo de vez a identidade “sírio-libanesa” – tão característica no Brasil até hoje. Na Segunda Guerra, esse controle se estendeu aos italianos (até cerca de 1943) e aos japoneses (um evento tão traumático para essa comunidade, que, no imediato pós-guerra, gerou o fenômeno da seita terrorista Shindo Renmei).

Nesse controle exercido pelo governo (e mesmo pela sociedade) sobre determinadas comunidades imigrantes, a rigidez foi a norma e a assimilação forçada, um objetivo. Isso significava que escolas, jornais e todo tipo de associação representativa dessas comunidades podiam ser fechados ou

sofrer intervenção pelo governo (caso não tivessem sido destruídos antes por furiosas multidões nacionalistas) em 1917 e 1942.

Embora esse tipo de intervenção (conhecida genericamente como “campanhas de nacionalização”, que ocorreram também no período entreguerras) tenha sido traumático para todas as comunidades imigrantes, nenhum grupo sofreu com isso durante mais tempo que a colônia teuto-brasileira; assim como nenhum medo foi tão elaborado quanto o perigo alemão.

Também foi nessa comunidade traumatizada em que mais se difundiram versões específicas – germanófilas e alternativas – sobre a participação brasileira nas duas guerras mundiais. Segundo essas versões, o Brasil o fez em ambas não porque a Alemanha torpedeou seus navios, mas porque os Aliados conspiraram nesse sentido. Assim, não foram os torpedos alemães que afundaram os navios brasileiros na Primeira Guerra Mundial, mas minas espalhadas pelos Aliados. Da mesma forma, estariam isentos os torpedos alemães (nada consta sobre os torpedos italianos...) na Segunda Guerra: os navios brasileiros teriam sido afundados pelos norte-americanos!

Esse precoce revisionismo histórico – que provavelmente começa como boato e contrapropaganda em 1917 – vai ser temperado no caldo das campanhas de nacionalização e se cristalizou ao longo dos anos entre os descendentes da comunidade teuto-brasileira. Que versões assim ainda hoje encontrem eco entre alguns intelectuais de renome de origem teuto-brasileira demonstra quão profundo foi o trauma sofrido por essa população.

Essas versões se juntam a outra, ainda hoje presente na mentalidade de muitos brasileiros: a da inutilidade da participação do Brasil nos dois conflitos. Após a Primeira Guerra Mundial, essa mentalidade gerou o mito de que a DNOG não combateu e, dessa forma, a participação brasileira teria sido simbólica. Uma publicação sobre a imigração alemã editada em 1924, *Cem anos de germanidade no Rio Grande do Sul*, por exemplo, quase

ignora a entrada do Brasil na guerra (reduzida a mero rompimento de relações diplomáticas...) – não tivesse isso gerado uma tempestade sobre a vida associativa teuto-brasileira, o assunto teria sido completamente apagado. Essa mentalidade contribuiu para que, ao longo dos anos, a participação do país na Primeira Guerra fosse se tornando obscura e, para boa parte da sociedade brasileira, invisível, inexistente.

Na Segunda Guerra Mundial, gerou-se um mito parecido: o de que a FEB nada mais era que uma jogada de propaganda dos norte-americanos e que seus membros estariam fazendo turismo, não combatendo na Itália. Em parte, esses mitos foram produzidos pelo governo alemão ou seus agentes (vide o episódio da Rádio Auriverde na Itália de 1944-1945) como formas de contrapropaganda. São mitos porque uma análise dos fatos sobre a DNOG ou a FEB os contradiz (só para ficarmos num nível da questão: a proporção de mortes que essas forças tiveram já desmente qualquer hipótese não combatente).

Mas, para confrontar essa visão da inutilidade da participação militar, é necessário entender uma questão já levantada antes: militarmente, o Brasil não era uma potência! Sendo assim, as forças mobilizadas pelo país durante as guerras o foram sob consideráveis sacrifícios humanos e materiais, sua preparação para esse tipo de conflito foi mínima e, muitas vezes, o aprendizado ocorreu na prática. No front, lutaram subordinadas a comandos das grandes potências: britânicos e franceses na Primeira Guerra, norte-americanos na Segunda. Dado o pequeno número dessas forças no contexto das guerras mundiais e sua subordinação às grandes potências, as forças brasileiras acabaram não lutando em grandes batalhas: a DNOG não esteve na Jutlândia, nem Monte Cassino era Monte Castelo! Talvez pelo fato de serem forças nas quais negros, brancos, morenos e mestiços em geral lutassem lado a lado (coisa incomum na época) e isso causasse certas reservas nos Aliados, a DNOG e a FEB tinham essa configuração (as forças menores, como as missões militares da Primeira Guerra e os grupos de

pilotos em ambas, eram mais homogêneas, isto é, mais claras). Foi uma participação limitada, tal qual os recursos militares brasileiros: mas estavam longe de ser forças de ficção.

Pelo contrário: há ainda inúmeros aspectos dessa participação que nem começaram a ser estudados: a mobilização do pessoal da Marinha mercante e da classe dos marítimos em geral, durante as duas guerras – por exemplo, prestando serviços aos Aliados em áreas remotas (ajudando a transportar as Forças Expedicionárias americanas para a Europa; ou atuando para os franceses em zonas perigosas do Mediterrâneo, como em Salônica, em 1917-1918); ou mesmo a atuação pontual de militares brasileiros em regiões fora da Europa (por exemplo, os marinheiros e aviadores brasileiros em patrulha no Caribe durante a Segunda Guerra).

Seja como for, essa visão da inutilidade da participação do país em ambos os conflitos encontrou receptividade na cultura brasileira. Há uma visão antimilitarista ainda muito presente nela, visão essa que deve estar baseada nas formas violentas de recrutamento pré-1916 e na percepção do serviço militar como uma forma de castigo. A DNOG foi formada menos de oito anos após a Revolta da Chibata e, por ora, podemos apenas conjecturar como manter a disciplina dos marujos no front deve ter sido uma fonte de preocupações para a oficialidade. Os soldados da borracha foram mobilizados (e abandonados) de tal forma que seu recrutamento confirmava as velhas formas de serviço militar como castigo. O brasileiro comum também tinha seus traumas, ajudando a tornar essas visões sobre a inutilidade da participação do Brasil nas duas guerras, de certa forma, populares.

Assim, durante décadas, esse tema ficou obscurecido ou esquecido. Antes da década de 1980, o número de trabalhos acadêmicos relativos ao envolvimento brasileiro dava para se contar nos dedos (exceções feitas ao debate sobre os reflexos econômicos das guerras e alguns estudos

diplomáticos, que, eventualmente, se entrelaçavam na teoria da dependência...). Também se refletiram pouco no cinema, na literatura ou nas demais artes.

A pequena produção de memórias de guerra pelos ex-combatentes teve parte na construção desse esquecimento. Embora membros destacados das elites governantes brasileiras tenham combatido nas duas guerras mundiais (o que inclui um presidente da República, diversos ministros militares e pelo menos um ministro da Saúde... para ficarmos somente no Executivo), eles quase não escreveram suas impressões do front (se incluirmos autobiografias genéricas, a coisa melhora um pouco). Há algumas impressões inéditas em arquivos públicos ou particulares. Impressões oriundas de correspondências entre combatentes e seus familiares são um caminho a ser explorado (malgrado algumas limitações referentes à censura de guerra ou sua disponibilidade atual). Depoimentos para uma história oral também são escassos e deveriam ter sido feitos antes.

Há um número considerável de entrevistas ocasionalmente realizadas com ex-combatentes – às vezes se dá a sorte de se encontrar algo onde menos se espera, como no jornalismo esportivo: caso de uma entrevista de um técnico do time do Botafogo na década de 1950, em que ele relata algumas lembranças de sua participação na DNOG. Aliás, o efeito das duas guerras mundiais sobre o futebol brasileiro pode ser mais considerável do que se pensa: implicou mudança de uniformes (caso do Flamengo) e até de denominações (caso do Palmeiras). Que uma das grandes representações da nacionalidade – a seleção brasileira de futebol – tenha sido criada em 1914 não deixa de ser simbólico.

Mesmo com o esquecimento posterior, durante as duas guerras mundiais diversos intelectuais e artistas ajudaram a propagar uma cultura patriótica – estimulando a mobilização da população brasileira para a guerra. Podemos até falar de uma cultura de propaganda de guerra brasileira. Há toda uma

produção referente a isso: de músicas (populares e eruditas) a filmes (o primeiro desenho animado brasileiro teve a guerra como tema: *O Kaiser*, do caricaturista Seth, de 1917). Também recebemos, durante os dois conflitos, a visita de estrangeiros que ajudaram a popularizar algo da cultura brasileira no exterior: de Darius Milhaud a Walt Disney. Mas essa cultura se desvaneceu nos períodos de pós-guerra. Por que (falhou em mobilizar contingentes maiores? Foi vista com desconfiança?) é uma questão a ser investigada. Esse afastamento da *intelligentsia* da temática das guerras mundiais não deixa de ser interessante e demonstra como as versões sobre a inutilidade da participação brasileira podem ter sido mais profundas do que se pensa. Mas elas também refletiram posturas políticas. Vejamos alguns exemplos.

Um dos maiores escritores do Brasil no início do século XX, Lima Barreto foi um opositor da participação do Brasil na Primeira Guerra. Em escritos de 1918, refere-se de forma sarcástica e cruel à DNOG e à Missão Médica Militar, e chega a elogiar a Alemanha. Isso pode ser explicado por sua vinculação ao movimento anarquista, que se opunha à participação do Brasil na guerra e que, em 1918, dado o apoio da Alemanha aos revolucionários russos, achava que os Impérios Centrais pareciam um pouco melhores que a burguesia das potências aliadas (um paralelo poderia ser traçado vinte anos depois, com o Pacto Germano-Soviético). Ou talvez Lima Barreto tenha feito isso por discordar de boa parte dos intelectuais que se vinculavam a organizações nacionalistas e aliadófilas (como Olavo Bilac e a Liga de Defesa Nacional). É provável que ambos os fatores o tenham influenciado. Mas o fato que ficou para as gerações posteriores (descontado esse complexo contexto) foi o de que um dos maiores escritores brasileiros do século XX viu o envolvimento do país na guerra como um fato negativo.

Mas ele não era o único: o que dizer do maior historiador militar brasileiro da época, Gustavo Barroso? Seu quase silêncio sobre a participação brasileira na guerra em escritos posteriores soa até estranho;

segundo uma notícia que circulou em 1918, ele teria se recusado a fazer parte do secretariado da Missão Médica Militar (embora tenha integrado a delegação brasileira que foi para a Conferência da Paz em 1919). Seria Barroso um germanófilo? Seria este um dos padrões de filiação ao movimento integralista nos anos 1930: o de ser formado por brasileiros que acreditavam que o modelo militarista alemão era superior e adequado ao Brasil? Essa é uma hipótese que precisa de investigação, mas movimentos precursores do integralismo, como a Ação Social Nacionalista, se originaram do grupo em torno da revista *Brazileia* (que, em 1917, era rígida defensora da manutenção da neutralidade brasileira). O militarismo prussiano (e o nazismo poderia ser visto como sua continuação...) tinha adeptos consideráveis no país (mesmo no Exército existia um grupo de simpatizantes: os “Jovens Turcos”). E, no caso de Barroso – que, em 1937, escreveu uma *História secreta do Brasil*, a maior obra jamais produzida por um intelectual brasileiro influenciado por uma perspectiva nazista –, a resposta parece ser afirmativa. Assim, a posição de diversos intelectuais da Primeira República ajudou no silenciamento da participação brasileira na Primeira Guerra. Mas e no caso do Brasil na Segunda Guerra?

Nos primeiros anos do pós-guerra, apesar de tudo, a memória da participação na Segunda Guerra até que não ia mal, culminando com a inauguração de um monumento no Aterro do Flamengo em 1959-1960 (aqui também há uma conexão entre as duas guerras: nem Dakar, nem Pistoia seria o repouso final dos combatentes brasileiros das duas guerras mundiais). Mas, poucos anos depois, essa memória acabaria sendo obscurecida por um evento político.

Em 1964, um golpe militar iniciou uma nova etapa na República brasileira. Nesse movimento, muitos líderes militares que haviam participado da FEB tiveram um papel de destaque. Embora não se possa atrelar automaticamente a FEB à ditadura militar (ex-combatentes da FEB ligados ao movimento comunista também foram atingidos pela repressão da

ditadura), isso passava longe de criar um ambiente simpático para se analisar episódios da história militar do Brasil, em particular sobre a participação do país na Segunda Guerra. Até porque o regime militar sempre relembrava essa participação – e até comemorou os cinquenta anos do fim da Primeira Guerra em 1968, por exemplo, com homenagens aos veteranos ainda vivos da Missão Médica Militar. Como não dava para simplesmente negar a participação brasileira na Segunda Guerra, houve uma tendência a satirizá-la, como se isso fosse uma forma de resistência cultural à ditadura (exemplar nesse tipo de atitude foi a peça *O berço do herói*, de Dias Gomes, montada e censurada em 1965). Ou então o silêncio sobre o episódio.

Além dos fatores supracitados, a esquerda anarquista ou marxista teria outros motivos para criticar ou silenciar sobre o envolvimento do Brasil nos dois conflitos. Esse também foi um período traumático para o operariado, submetido a duras condições de trabalho, carestia ou racionamento de gêneros e ao cerceamento de sua mobilização pelos estados de guerra. Esse trauma tornou esse tema pouco popular, ampliando a senda da crítica e do silenciamento sobre a participação do Brasil nas duas guerras entre os intelectuais de esquerda.

Dessa forma, o tema suscitou as mais diversas interpretações: tanto entre a comunidade teuto-brasileira, a esquerda anarquista ou marxista quanto em nacionalistas de extrema direita (adeptos do modelo alemão, militarista prussiano ou nazista). Em comum, uma visão crítica ou negativa da participação brasileira nas guerras. Na prática, essa negação converteu-se em apagamento, esquecimento ou sarcasmo. Isso encontrou receptividade e tornou essas versões hegemônicas na cultura brasileira em geral (cultura essa que tem seu peculiar viés antimilitarista).

O questionamento a essas versões começou, porém, ainda nos anos 1960, quando uma série de estudos de brasilianistas começou a analisar a história brasileira a partir de outras perspectivas. Nelas, o tema do

envolvimento do Brasil em ambos os conflitos mundiais acabava surgindo com algum destaque – fazendo com que, mais adiante, trabalhos mais específicos analisando essa temática também viessem a ser produzidos. O fato de essa perspectiva ter surgido em analistas externos e não em analistas brasileiros demonstra o quanto as versões da inutilidade/invisibilidade da participação do país nas duas guerras dominava a cultura brasileira.

Felizmente, novas perspectivas nas últimas décadas, entre brasilianistas e brasileiros, têm ajudado a superar as limitações e mitologias anteriores, permitindo uma nova abordagem do assunto. Mesmo nas artes, houve uma retomada dessa temática (maior no caso da Segunda Guerra): seja em obras literárias (o torpedeamento do Macau em 1917, retratado por Jô Soares em *O homem que matou Getúlio Vargas*, de 1998), seja em obras cinematográficas (*A estrada 47*, de Vicente Ferraz, de 2013, retratando a FEB). Ainda assim, as versões da inutilidade/invisibilidade persistem.

Legados: Leviatã & Prometeu

As guerras mundiais ampliaram as atribuições do Estado brasileiro. Também aqui podem ser estabelecidas conexões. Por outro lado, pelas pressões que criaram, podemos perceber, no desenrolar delas, momentos de contestação social e o surgimento de crises políticas importantes. Olhemos em primeiro lugar para os poderes ampliados do Estado, para que depois possamos observar as virtudes do povo.

Situações emergenciais criadas pelas duas guerras se traduziram numa série de legislações específicas para atuação naquelas condições. Inicialmente, tratou-se de decretos sobre a neutralidade brasileira e (depois do reconhecimento do estado de beligerância) legislações de guerra específicas. Esse aparato legal implicava uma série de medidas práticas:

desde patrulhas e formas de vigilância do litoral e dos estabelecimentos estratégicos do país, censura de diversos meios de comunicação, até o apresamento e confisco de propriedades inimigas, além do internamento dos súditos inimigos em campos de concentração e as campanhas de nacionalização – ampliando as capacidades intervencionistas do Estado brasileiro.

Diversas comissões especiais para a intervenção na economia em época de guerra foram criadas: desde a Delegacia Executiva da Produção Nacional em 1918 à Comissão Nacional do Gasogênio em 1939. Embora esse intervencionismo não seja de todo surpreendente durante o Estado Novo, ele causa certa surpresa no panorama liberal da Primeira República. É necessário avaliar o quanto a experiência da Primeira Guerra Mundial poderia ter inspirado as atitudes do Estado Novo.

Uma continuidade pode ser estabelecida perante as atitudes de controle da informação. Embora a censura em si não fosse uma novidade na história brasileira anterior, é durante a Primeira Guerra, em 1917, que vemos a montagem, pela primeira vez, de uma grande estrutura de controle da informação pelo governo brasileiro: censura à imprensa, postal e telegráfica, ao rádio, ao cinema e a diversões etc. Essa estrutura foi parcialmente desmontada no pós-guerra, renasceria de 1923 em diante, se tornaria cada vez maior após 1930 e chegaria ao auge com a criação do Departamento de Imprensa e Propaganda em 1939.

Essas atividades de controle conviveram com a atuação de algumas dezenas de correspondentes de guerra brasileiros, uma iniciativa dos grandes órgãos de imprensa brasileiros em satisfazer a curiosidade do público em assuntos tão dramáticos e apaixonantes como foram as guerras mundiais. Suas reportagens (muitas delas, publicadas em livros no pós-guerra) são uma fonte ainda pouco explorada sobre o Brasil nos dois conflitos mundiais.

Outra área virtualmente inédita para a atuação do Estado brasileiro se deu nas atividades de inteligência – para controlar a presença de um ativo serviço de espionagem alemão, cujo principal objetivo era o de fornecer informações para a Batalha do Atlântico (esse serviço pouco mudou de aspecto entre uma guerra e outra: até alguns agentes foram os mesmos). A criação do Serviço Especial de Contraespionagem em 1917 foi, sem dúvida, a base para o Conselho de Defesa Nacional uma década depois, embora toda a atividade de contraespionagem tivesse de ser reformulada com apoio norte-americano durante a Segunda Guerra.

Assim, o Estado brasileiro teve ampliada durante as duas guerras mundiais (muito embora o Estado Novo já fosse suficientemente intervencionista) sua capacidade de estabelecer mais formas de controle e mobilização sobre a sociedade brasileira, sua economia e seus meios de comunicação. As duas guerras ajudaram a formatar uma mentalidade de defesa nacional, que justificou esse aumento de poder do Estado. Por mais que o Estado brasileiro tenha aumentado de dimensão para controlar virtuais impactos das duas guerras sobre o país e sua sociedade, ele não deu conta dessa tarefa. As guerras criaram ondas de agitação social, que possibilitaram vislumbres de modificação do sistema político por parte dos cidadãos.

As guerras abriram oportunidade para a rediscussão do papel dos gêneros na sociedade brasileira. A Primeira Guerra permitiu que a mulher tivesse um papel mais ativo, atuando em comitês humanitários ou de apoio a combatentes brasileiros e como enfermeiras voluntárias em países beligerantes (seus serviços prestados nestes, sempre mostrados pela imprensa, devem ter sido um grande influenciador sobre outros estratos femininos da sociedade brasileira), e até na Missão Médica Militar enviada à França houve a participação de um punhado delas. A mobilização da mulher brasileira em situações de conflito continuou aumentando nas

rebeliões de 1924 até 1932, ano em que o voto feminino foi instituído no Brasil.

Com isso, durante a Segunda Guerra, a participação da mulher no esforço de guerra foi maior. Especialmente pela adesão de milhares delas como voluntárias uniformizadas e militarizadas da Legião Brasileira de Assistência (prestando uma série de serviços sociais e atuando na defesa civil) e pelas dezenas de enfermeiras que foram à Itália com as forças da FEB e da FAB. Até os anos 1980, quando começaram a ter acesso às Forças Armadas e às polícias militares, nunca houve tantas mulheres uniformizadas e militarizadas no Brasil quanto na época da Segunda Guerra.

Outra condição a se afirmar durante as duas guerras mundiais foi a da cidadania, posto que o Brasil vivenciou no período ambientes e formas de governo que de maneira alguma poderiam ser classificados como democráticos (as ideias democráticas derivadas da pregação wilsoniana e rooseveltiana podem ter tido influência nesse sentido).

Em 1917-1918, o Brasil era uma República liberal, mas oligárquica, na qual os presidentes eram escolhidos em convenções que reuniam as principais lideranças oligárquicas e depois referendados por eleições fraudadas, dado o pacto “café com leite”, com a escolha, geralmente, recaindo sobre um paulista ou um mineiro. Fiquemos com a sucessão de 1918-1919 como exemplo. No final de 1918, o mineiro Wenceslau Braz (cujo lema era fazer uma gestão de “paz”, embora governasse durante os anos da guerra) foi substituído no poder por seu primo, também mineiro, Delfim Moreira (que era vice-presidente e só assumiu devido à morte do titular, o paulista Rodrigues Alves, vitimado pela gripe espanhola). Como era vice e tinha notórios problemas mentais, Delfim Moreira foi substituído, em meados de 1919, por Epitácio Pessoa (paraibano escolhido como *tertius*, dado que paulistas e mineiros não conseguiam decidir de quem era a vez no

rodízio presidencial), que foi “eleito” sem sequer estar no país: chefiava a delegação brasileira na Conferência da Paz em Versalhes!

Em 1942-1945, o regime era o Estado Novo de Vargas, provavelmente a coisa mais próxima de um regime totalitário que o Brasil já teve. Desde o golpe de 1937, foram fechados o Congresso Nacional e as Câmaras Municipais (que funcionavam desde o período colonial); os partidos políticos foram proibidos; a Constituição, outorgada; as prisões estavam abarrotadas de prisioneiros políticos; a censura se tornara sufocante; até mesmo as bandeiras estaduais haviam sido proibidas. Para contrabalançar isso, havia cooptação voltada para diversos setores (não só para os operários, mas jornalistas e militares, por exemplo, também recebiam benefícios legais ou materiais) e propaganda intensiva. Seja como for, nem em um momento, nem em outro, e por mais diversos que fossem os regimes, de forma alguma eles significavam democracia.

Por isso, as guerras se tornaram importantes momentos de contestação, quando setores insatisfeitos com o status quo se organizaram para tentar mudar algo de sua situação. Isso pode ser visto seja no proletariado urbano, seja nos setores médios – em particular nas suas expressões mais militantes: o movimento operário e o movimento estudantil.

Com isso, vemos o surgimento de uma série de organizações durante as guerras mundiais, que favorecem a mobilização: a Liga pelos Aliados, a Liga de Defesa Nacional, a Liga Nacionalista e a Liga de Resistência Nacional, durante a Primeira Guerra, e a Sociedade Amigos da América, durante a Segunda. Organizações que agregam estudantes (que, desde 1938, possuíam organização própria, a União Nacional dos Estudantes), intelectuais e as camadas médias, tanto preocupados com o perigo alemão quanto descontentes por não terem acesso ao voto e a eleições.

As manifestações dos operários podiam ser baseadas nos sindicatos ou não. Por incrível que pareça, as manifestações durante a Primeira Guerra são

mais conhecidas do que durante a Segunda. As greves e rebeliões operárias de 1917-1918 são mesmo consideradas o surgimento do movimento operário como efetiva força política.

As manifestações durante a Segunda Guerra ainda precisam ser mais bem estudadas, mas estão baseadas numa contradição: a de que o regime varguista consolidou seu apoio entre o operariado, com a instituição da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) em 1943, ao mesmo tempo que suspendeu muitos desses direitos, sujeitando o operariado a uma mobilização de tipo militar para a batalha da produção (embora a batalha da borracha tenha sido bem pior para os que foram mobilizados para ela – em tempo: estudos que avaliem o impacto das duas guerras sobre os trabalhadores do campo são uma área a se desbravar). O termo batalha da produção ainda seria ressuscitado ao longo dos anos 1950, o que pode ajudar a explicar ainda mais a impopularidade do tema da participação do Brasil na Segunda Guerra para o movimento operário e seus arautos.

Os torpedeamentos de navios brasileiros são acompanhados de indignados protestos populares por todo o país em 1917 e 1942. Essas mobilizações tiveram impacto na decisão do governo em entrar na guerra? Para regimes que negavam ao povo o direito de intervenção nos assuntos do governo, a decisão de entrar nas duas guerras poderia parecer um esboço de aceitação do princípio da soberania popular – mas, na prática, seu objetivo deve ter sido o de neutralizar as manifestações populares, dirigindo-as para a estrita defesa nacional, sob controle do governo, portanto.

Mas a mobilização coordenada pelo governo não conseguiria desmobilizar toda a sociedade. Conforme as guerras se aproximavam do fim e quaisquer ameaças ao Brasil se dissipavam no horizonte (isto é, os navios brasileiros deixavam de ser atacados), a organização e a mobilização anteriores começaram a se voltar contra os regimes. Assim, o desfecho das guerras em 1918 e 1945 marcou a crise (ou o início dela) dos respectivos

regimes excludentes que governavam o Brasil. Não deve ser coincidência que, no início de 1918 e de 1945, o governo tenha decretado anistias para rebeldes recentes ou prisioneiros políticos, uma forma de aliviar pressões maiores.

Parece mais fácil perceber isso em relação à Segunda Guerra: o Estado Novo caiu pouco mais de dois meses após o fim do conflito. Mas as relações da guerra com a decadência do Estado Novo podem ser mais complexas do que se pensa. Se a entrada do Brasil na guerra pode ser vista como o início do fim da ditadura, a participação nela acabou por se tornar um fiador para a continuidade do regime: só assim é possível explicar a organização do 2º Grupo de Caça – uma tentativa de mandar a FAB para o teatro do Pacífico, logo depois do retorno das forças da Itália, e que só não se concretizou porque a guerra terminou antes.

Mesmo com o fim da guerra, Vargas insistiu no continuísmo e no “queremismo”, até ser derrubado pelo golpe militar de 1945. A relação desse golpe com a guerra e, particularmente, se houve apoio (ou oposição) a ele por parte expressiva dos ex-combatentes são questões a ser investigadas. E em relação ao regime oligárquico? Afinal, ele não cai em 1918. Mas não podemos deixar de ver 1918 como o início de sua crise. Apenas uma semana após o fim da guerra, temos uma rebelião de novo tipo: a insurreição anarquista no Rio de Janeiro (que, para o Serviço Especial de Contraespionagem, estava ligada aos alemães, como diversas agitações operárias ao longo de 1918).

Mesmo as dissidências oligárquicas assumiram maior vigor desde então: a derrota da Campanha Civilista em 1919 se refletiu num discurso mais radical e em conflitos armados na Bahia, culminando na intervenção federal de 1920, antecipando a também atribulada campanha da Reação Republicana em 1922 – ano em que começou o ciclo de rebeliões tenentistas. Mas aqui também podemos ver a influência da guerra: o que

esperar de rebeliões de jovens oficiais do Exército e da Marinha se as Forças Armadas não tivessem sido reorganizadas (e tivessem contingentes e poder de fogo maiores) devido à Primeira Guerra Mundial?

Mesmo que situemos o início da crise da República Velha em 1922... o que é 1922 senão uma explosão cujo pavio se encontra em 1917-1918? As forças que se destacam de 1922 em diante, militares, movimento operário, classes médias, todas elas haviam sido mobilizadas pelos anos da guerra. Mesmo os modernistas: o que seria da Semana de Arte Moderna se Oswald de Andrade não tivesse vibrado com a poética de Mário de Andrade quando este pronunciava um discurso contra os torpedeamentos de navios brasileiros em 1917?

As guerras mundiais potencializaram o Estado brasileiro: este se tornaria mais e mais um Leviatã. Mas, ao mesmo tempo, as guerras provocaram tremores, e as correntes que seguravam o Prometeu brasileiro ameaçaram se quebrar. Esse paradoxo, de estimular simultaneamente Estado intervencionista e sociedade civil mobilizada, se expressou em crises políticas durante e logo após as guerras. Foi um dos maiores legados dos dois conflitos mundiais para o Brasil.

Existem outros legados que se expressaram a médio e longo prazos no Estado e na sociedade: a mentalidade de defesa nacional, o papel estratégico dado à industrialização (até mesmo na criação de uma indústria expressiva de armamentos na segunda metade do século XX) e à exploração de petróleo, uma política cultural mais assimiladora em relação aos imigrantes.

Em todos esses elementos, podemos notar a influência do período das duas guerras mundiais no Brasil. Mas, para entendê-los melhor, é necessário que superemos as visões limitadoras e mitologias tradicionais. Só assim poderemos compreender melhor o Brasil nas duas guerras mundiais em todas as suas conexões, versões e legados.

2

Um dândi nos campos de batalha: João do Rio e a Grande Guerra

Leonardo Cohen

Um dos principais jornalistas nas primeiras duas décadas do século XX era conhecido por um simples pseudônimo: João do Rio. Na verdade, João Paulo Alberto Coelho Barreto, ou simplesmente Paulo Barreto. Um revolucionário. O primeiro a descer da redação e percorrer a cidade atrás de notícias e boas histórias. Ia da favela ao palácio presidencial com a mesma desenvoltura. Obeso, mulato e homossexual, sofreu na pele o preconceito que o perseguiu pelos seus pouco mais de vinte anos de carreira. Sua curiosidade era tanta que flanava pelas ruas da cidade que tanto amava: o Rio de Janeiro.

Em 1914, João do Rio era uma celebridade. Imortal da Academia Brasileira de Letras (ABL), já tinha lançado seus dois livros de maior vendagem: *Alma encantadora das ruas* e *Religiões do Rio*. Além de cronista por excelência, era ainda dramaturgo, contista e romancista. Segundo o próprio: “Nunca separei jornalismo de literatura, e procurei sempre fazer do jornalismo grande arte”. Era um apaixonado pela obra de Oscar Wilde, tanto

que traduziu deste livros e peças de teatro. Era um dândi assim como o autor irlandês.

Polivalente, escreveu muito, sobre os mais diversos temas: política nacional e internacional, moda, religião, comportamento, teatro e, principalmente, o Rio de Janeiro. Paulo Barreto dizia que 24 horas era pouco, talvez por isso seu coração não tenha resistido a um infarto fulminante em 1921, aos 39 anos. O cortejo que levou seus despojos até o Cemitério São João Batista reuniu mais de 100 mil pessoas, segundo jornais da época.

João do Rio foi um pioneiro na forma de contar histórias jornalísticas. Usando a crônica-reportagem, ele conseguiu como ninguém descrever a então capital federal e o carioca durante a *Belle Époque*, período de grandes transformações urbanas e sociais. Foi um homem à frente de seu tempo, favorável ao voto feminino, ao divórcio e aos direitos trabalhistas.

Durante a Primeira Guerra Mundial e a Conferência da Paz, em Paris e Versalhes (1919), João do Rio trabalhou em diferentes periódicos, como *Gazeta de Notícias*, *O Paiz*, *A Rua*, *A Revista da Semana*, *A Pátria* e *Ilustração Brasileira*. Utilizou alguns pseudônimos, dos quais o mais famoso foi João do Rio, além de Joe e José Antônio José.

Opinião sobre a Grande Guerra

Quando a Grande Guerra estourou, ele era redator-chefe da *Gazeta de Notícias*, um jornal matutino e popular. Neste, escreveu com pelo menos dois pseudônimos: João do Rio e Joe, tendo o privilégio de muitas vezes ter sua coluna publicada na primeira página. Os conflitos se iniciaram em 28 de junho de 1914, quando o Império Austro-Húngaro invadiu a Sérvia. No dia 7 de agosto, Barreto deixou claro para qual lado torcia e ainda fez uma

previsão certa: “Ela [a guerra] modificará a geografia europeia; ela trará a ruína; ela talvez traga a fúria de uma revolução social como a Comuna surgiu depois das humilhações [...]”. Escreveu ainda: “Todas as raças, todos os povos hão de sofrer as consequências. Os escombros do esforço universal clamarão contra o frenesi heroico do Imperador Louco que incendeia a terra e a encharca de sangue de milhões de homens”.¹

No texto acima, intitulado “O Imperador Louco”, João do Rio culpou o monarca alemão Guilherme II pelos conflitos. Para o jornalista, o *kaiser* era um megalômano e ateou fogo na Europa ao “violar tratados, atravessar territórios neutros e ignorar a diplomacia”. Já pelo jornal literário *A Ilustração Brasileira*, João do Rio escreveu, no dia 16 de agosto, um texto bem parecido com o da *Gazeta de Notícias*, desta vez cheio de ironia ao retratar o monarca alemão:

Ele é Deus, o conversado do Onipotente, ele realizará a maior glória, conduzindo o povo alemão a esplêndidas vitórias. A projeção d’essa ideia fascinou integralmente todo o império, de modo que a Alemanha é o imperador, e o povo, o guia no delírio da grandeza e da massa obscura, compacta, mas religiosamente heroica.²

Aos poucos, no Rio de Janeiro, a guerra vai ganhando destaque nos principais jornais e nas conversas do povo. Paulo Barreto jamais mudou de opinião, ele sempre torceu pela França, porém, mesmo a milhares de quilômetros do teatro de operações, o Brasil sofria diretamente os efeitos da contenda. O café, principal produto exportador e alicerce da economia brasileira, deixou de ser comprado pelos europeus, jogando o país em uma grave crise. Na coluna “À margem do dia”, Paulo Barreto, usando o pseudônimo Joe, descreveu com pesar a demissão de milhares de operários de obras públicas no Rio, em Salvador e em Recife, que perderam seus empregos devido ao corte de gastos. A preocupação do jornalista era com as famílias dos prejudicados. Joe satirizava a solução dada pelo governo:

oferecer uma festa para grã-finos, cuja renda seria entregue aos desempregados.

O marechal Hermes da Fonseca era o presidente da República nos primeiros meses da Grande Guerra, mas, no dia 15 de novembro de 1914, ele passava a faixa para o mineiro Wenceslau Braz. Joe descreveu assim o momento econômico brasileiro:

O Sr. Wenceslau Brás vai receber o governo não como uma casa de moratória, mas como uma casa falida. Não há exemplo de atuação econômica tão má. Nem Campos Sales enfrentou momento idêntico. Cortando muito, cortando mais do que pensam, ele só cortará, entretanto, o que for necessário.³

A crise econômica levou a um grave problema social. João do Rio se assustou ao ver um grande número de mendigos perambulando pelas ruas.

[...] já era mais de 1 da manhã e eu ia de bonde pra minha casa. E vi defronte de um estabelecimento uma onda de povo.

– Rolo? – indaguei.

– Não, senhor: fome.

Saltei, impressionado era em frente a uma casa de pasto, um ajuntamento. Crianças, mulheres em frangalhos, velhos, latagões sujos e seminus.⁴

Apesar de a questão social ser marcante, o cronista usou o bom humor para retratar outros problemas bem mais mundanos. Ele não conseguia esconder o seu lado dândi. Quem iria lançar a moda, se Paris estava em guerra? “Imaginem uma rapariga em 1915 vestida como em 1914. É o que se pode dizer: estar fora de moda à força [...]. Berlim em tempo de paz armada imaginou fazer moda própria. Foi o maior ridículo de Berlim. O Rio, porém, em tempo de guerra talvez se arrisque.”⁵

1915 – João do Rio, um pouco distante da guerra

A impressão geral era que dificilmente a guerra chegaria ao Brasil. Mas em meio à carnificina que daria fim à *Belle Époque* europeia, os Estados Unidos surgiam como nova grande potência. O crescimento da influência norte-americana às terras tupiniquins foi logo percebida, segundo o cronista: “o país do exagero”. A razão era econômica: com a Europa fechada para o comércio, a solução vinha do Norte do continente.

No dia 3 de agosto, o cronista escreveu sobre um projeto de lei que obrigava as escolas estrangeiras a ensinarem português aos alunos. Foi seu último trabalho para o jornal *Gazeta de Notícias* depois de mais de uma década de serviços prestados. No dia 14 do mesmo mês, já batia ponto no sisudo *O Paiz*, periódico de oposição ao presidente Wenceslau Braz e, claro, mantendo o prestígio de escrever na primeira página. Ele ainda fez algumas participações para o jornal matutino *A Rua*, do amigo Viriato Correa.

João do Rio continuou a criticar o governo, principalmente pela falta de rapidez nas decisões, aliás, um tema que vai se repetir diversas vezes. O primeiro texto dele sobre a Grande Guerra no jornal *O Paiz* foi num sábado, 30 de outubro. A imaginação flanava sobre Paris. Apesar de tudo, a Cidade Luz continuava linda e encantadora. “O povo admirável”, assim ele retratava os franceses. Eles continuam a gozar a vida como se nada acontecesse, a ponto de um hotel na cidade de Deauville, na Normandia, oferecer aos hóspedes um curioso jantar nas trincheiras. O cronista não gostou nem um pouco disso:

Sabem o que vem a ser jantar nas trincheiras? Apenas isto: um dono de hotel lembrou-se das rochas falsas em Enghien e mandou fabricar ao redor do hotel trincheiras exatamente como no front francês, iluminando-as amplamente à luz elétrica mobiliando-as com encanto. E todas as noites uma porção de francesas e franceses ricos, diante da gente da terra cheia de curiosidade, ia jantar nessas trincheiras de palhaçada, caricatura dos fossos onde se bate e morre a mocidade de

França. [...]. Um espírito pesado julgaria o jantar de um mau gosto que frisa a inconsciência. Por mais grosseiros, pesados, bárbaros que imaginemos soam os alemães, não nos consta que em Berlim criassem um jantar nas trincheiras.⁶

Já pelo jornal *A Rua*, a estreia se deu no dia 28 de agosto, na coluna “O instante”, sempre com o pseudônimo Joe e sempre na primeira página. Paulo Barreto reclamava da demora do Congresso Nacional em liberar dinheiro para que o governo retirasse brasileiros que viviam na Europa. No dia seguinte, mais uma vez, os políticos eram alvo da pena do cronista: com o país em crise econômica, deputados federais pretendiam diminuir gastos cortando funcionários públicos. Um fictício diálogo entre um servidor e um parlamentar mostra bem a situação:

Funcionário: Mas, Cazuya, se vocês cortam funcionários, vocês cometem um crime [...].

Deputado: Quando não há dinheiro em casa, despedem-se os funcionários.

Funcionário: Mas, Cazuya, os funcionários públicos não cabem nessa classificação. Você deve pensar, apesar de ser deputado. Num plano geral de restrição de despesas – todos os brasileiros devem entrar com a melhor vontade. Os degolamentos bruscos nada adiantam, porém.

Deputado: Cantigas. [...]

Funcionário: Mas você acha razoável que eu ganhe 100\$ com desconto, entrei por concurso, estou lá por oito anos e deva ficar na miséria, enquanto você continua a ganhar 2.400\$, sem ponto, para fazer os disparates que lhe vier à cabeça?

Deputado: Juca, você ofende. Nós precisamos salvar o país.

Funcionário: Fazendo economias.

Deputado: Exato.

Funcionário: Mas por que não cortam vocês os próprios vencimentos para começar?

Deputado: Isso seria uma estupidez. A vida está caríssima. [...] E salvar a pátria, excelente Juca, sempre foi tratar cada um de salvar a barriga.⁷

Por *O Paiz*, João do Rio aproveitou para retratar a solução encontrada pelo governo para tentar estancar a crise: aumentar impostos: “Isto é – como solução para a miséria do povo, mais impostos, mais carne, mais sangue”.

Em novembro, o clima voltava a esquentar entre aliadófilos e germanófilos. Paulo Barreto lembrou que o grande número de alemães e descendentes que viviam no Sul poderia virar um problema futuro e pedia mais patriotismo, em vez de as pessoas torcerem pelas nações em conflito. Chegava a ser irônico, pois João do Rio não escondia estar do lado dos Aliados.

1916 – Entre a arte e a guerra

Em 1916, Portugal declarava guerra ao Império Alemão, e Paulo Barreto, muito ligado à comunidade lusitana no Rio, dedicou várias colunas sobre esse acontecimento. Sempre favorável à entrada dos lusos nos campos de batalha: “O cataclismo da guerra chega a Portugal. Tomou para nós, assim, um novo aspecto, de mais viva preocupação a grande tragédia. Cada dia que se passa é, nesse momento de angústia suprema, feito de mais dor e mais heroísmo”.⁸

Para *A Revista da Semana*, outro periódico literário, seu texto em 14 de abril foi sobre a percepção de populares sobre a Grande Guerra. Desde a madame da *high society* que se arrepia ao saber do grande número de mortes; do velho que reclama dos “inconvenientes” para “o nosso

comércio”; até aquele que prefere ir para o front para, assim, estar mais perto de Paris. No mês seguinte, também pela *Revista da Semana*, Joe, em um texto bem ao estilo dândi, percebe que a guerra no Velho Mundo fez sumir os perfumes no Brasil:

Mas a notícia é alarmante e verídica: os perfumes escasseiam, sobem os preços, estabelece-se a crise dos odores como a crise do papel. [...] se as casas de perfume de Paris cerram as portas e fecham os sucos dos grandes bazares de Constantinopla e do Cairo e da Argélia – que será dos elegantes, que será de todos nós?⁹

Em 1916, novamente os políticos tentam aumentar os impostos para estancar a crise. Joe rebate de forma magistral, denunciando a incompetência e a corrupção. Crônica publicada na *Revista da Semana*:

A inconsciência dos governos – e dos governos republicanos que são sempre oligarquias – é a mesma. Tomam do dinheiro do povo e põem pela janela fora. Esbanjam – como se diz nos jornais austeros. Roubam – como suavemente afirma a imprensa amarela. Quando não há mais dinheiro, aflição, vergonha e discursos apelando para o recurso fatal: mais impostos!¹⁰

Entre os meses de agosto e setembro, fez uma série de reportagens sobre a vinda da estrela internacional Isadora Duncan ao Rio. Isadora tinha voltado a dançar após um longo período afastada. Três anos antes, seus dois filhos e a governanta morreram afogados no Rio Sena, em Paris, em um terrível acidente automobilístico. Durante a visita ao Brasil, o escritor e a bailarina ficaram muito próximos. Há até a especulação de que os dois tiveram um caso amoroso, mas, em 1916, ela parecia triste:

Os seus olhos estão cheios de lágrimas. Aplaudida minutos antes com delírio, a pobre Deusa chora a lembrança dos dois filhos. Então, para ocultar a minha própria emoção, lembro a escola e a admiração do Rio por ela. E ela sorri triste:

– Precisa você ver a minha escola. As raparigas parecem descidas de uma frisa do Parthenon.¹¹

Isadora Duncan tinha em algumas cidades europeias escolas de dança para meninas pobres, mas a guerra prejudicou o empreendimento. No fim do ano, José Antônio José constatou que a guerra estava por todos os lados, nos teatros, nas casas de chá, nos bondes. Segundo ele, “não há conversa onde não se fala da guerra. A guerra infiltrou-se. O único lugar no qual não se fala sobre o conflito é durante o papo entre mulheres”.

1917 – O Brasil é atacado e o cronista quer uma força expedicionária

O ano de 1917 foi decisivo para o Brasil. Nos primeiros meses, o nosso personagem estava muito estressado devido ao trabalho intenso, por isso passou uma temporada em Poços de Caldas para se curar nas águas termais da cidade mineira. No fim de março, ele voltava à ativa e batia em um assunto grave, a falta de professores e, principalmente, o grande número de analfabetos, que correspondia a mais da metade da população brasileira:

O normal, porém, pensa que um homem sem saber ler é de fato nas sociedades duplamente escravo – escravo dos sentidos que não veem e escravo dos homens lidos que o exploram.

Nós olhamos as estatísticas e ficamos estupefatos que os governos exagerem o seu alheamento dos problemas gerais a ponto de se sucederem, deitando falação sempre sobre a instrução pública para mais a vontade por ela nada fazer.¹²

Em abril, uma notícia gerou forte comoção no país. Entre os dias 3 e 4, o submarino alemão UB-32 torpedeou o navio brasileiro Paraná, a embarcação que levava milhares de sacas de café do porto de Santos com destino à França. Três brasileiros morreram. O caso gerou protestos em

várias cidades e pressionou o governo a cortar relações diplomáticas com o Império Alemão – fato que se daria no dia 11 do mesmo mês. Depois desses acontecimentos, João do Rio percebeu que a guerra estava cada vez mais próxima. Ele comentou a determinação do governo federal de querer assumir todos os navios alemães atracados nos portos brasileiros, que viria a acontecer apenas no mês seguinte:

Diante da atitude do governo e com o exemplo que a Alemanha tem feito com outros países, os mais fortes, e os menos fortes, não pode haver mais dúvidas: teremos em breve tempo o estado de guerra e a necessidade de agir. [...] E já paralelamente à preparação militar, à mobilização de um exército novo cujo trabalho nos quartéis conseguiu entusiasmar os mais frios, ninguém há que não sinta a necessidade de uma outra mobilização geral: a mobilização dos fatores ativos da sociedade.¹³

O clima de tensão foi aumentando, contudo; no dia 21 de abril, João do Rio se irritou com a falta de reação do carioca. O tema voltava a ser abordado dois dias depois. Apesar do clima inicial de rivalidade entre aliadófilos e germanófilos, o torpedeamento de navios brasileiros no Atlântico e o corte das relações diplomáticas com o Império Alemão não mexeram com os brios dos moradores da capital federal: “A princípio antes da ofensa direta da Alemanha, o mal parecia não ser grande. Afundado o ‘Paraná’, estamos aqui na capital do Brasil (felizmente não acompanhada pelo Brasil) diante de um tremendo mal, maior do que poderiam imaginar os mais amargos pessimistas: o passivismo colonial”.¹⁴

A partir desse momento crítico, João do Rio começava a se mostrar favorável à entrada do Brasil na guerra, ou seja, formar tropas e enviá-las para os campos de batalha europeus, mas a inércia do povo o irritava:

O governo não foi além da posse fiscal dos navios alemães, porque achava isso bastante para vingar os mortos do “Paraná”. Os que querem a guerra não querem a guerra pelo Brasil, como ação de quem se defende por si, batendo-se pelo seu interesse, pela sua honra. Os

escritores pegam da pena e dizem que devemos entrar na guerra porque a isso nos forçam os Aliados. [...]

Não há povo no mundo capaz de entrar no circuito dos fortes e dos respeitados com esse pragmatismo de colonos indecisos. E o absurdo era triste prognóstico para o Brasil, se for por trás dessa cidade-capital, todo o Brasil ereto e firme, não fosse o protesto contra a negação do orgulho nacional, que é agora o Rio.¹⁵

No fim de abril, o cronista retrata um diálogo fictício com um cidadão. No texto, ele mantinha opinião de enviar tropas, além de defender o ministro das Relações Exteriores, Lauro Müller. O chanceler, nascido em Santa Catarina e filho de pais alemães, era acusado por alguns jornalistas e políticos de ser germanófilo. Algo que nunca foi provado:

Mas, quando a Alemanha teve a infeliz ideia da campanha submarina, e achou prazer em perder a neutralidade da América, com desrespeitos diretos, julguei que a minha Pátria deve ser também *uber alles* (acima de tudo) e que ao torpedeamento do Paraná era necessário responder com estado de guerra. Não estado de guerra passivo. Mas, deixando amabilidade e opiniões em várias línguas que não são a nossa, uma atitude de desagravo, que é aliada, porque nosso inimigo é o mesmo dos Aliados. Compreende, meu amigo. Brasileiro *uber alles*.¹⁶

A pressão de figuras como Rui Barbosa foi tamanha que Lauro Müller entregou o cargo, assumindo o ex-presidente Nilo Peçanha. Ao longo dos meses, escreveu apenas textos esparsos sobre os conflitos e outros temas relacionados à gestão do ministro da Agricultura, José Bezerra. Paulo Barreto desaprovava a condução da pasta. Para ele, o Brasil precisava diversificar a produção agrícola, pois o café não era um produto essencial; outro problema era o desabastecimento de gêneros alimentícios no mercado interno, fazendo com que os preços subissem. Dias depois, voltou a falar sobre o aumento de mendigos no Rio de Janeiro, na sequência viajou até Campos dos Goytacazes, no norte fluminense, e ainda fez um registro sobre a exploração de manganês em Minas Gerais.

Já o governo temia uma possível invasão do território brasileiro. Como proteger um território continental com um número incipiente de soldados? As tropas estavam espalhadas e mal treinadas. Na cabeça de alguns intelectuais como o nosso cronista, seria importante reforçar nossas defesas: “E já paralelamente à preparação militar, à mobilização de um exército novo cujo trabalho nos quartéis conseguiu entusiasmar os mais frios, ninguém há que não sinta a necessidade de uma outra mobilização geral: a mobilização dos fatores ativos da nacionalidade”.¹⁷

No dia 18 de outubro, uma notícia parou o país. Quando o navio cargueiro Macau seguia para a França com carregamento de café, foi torpedeado pelo submarino alemão U-93, ao se aproximar da Península Ibérica, indo a pique minutos depois. O capitão do navio e o taifeiro foram levados pelos germânicos. Os dois nunca mais foram vistos. Uma revolta popular tomou as ruas do Rio, o presidente Wenceslau Braz encaminhou ao Congresso Nacional no dia 25 a declaração de guerra contra o Império Alemão. No dia seguinte, o Parlamento aprovou a medida. No dia 27, a capa do jornal *O Paiz* era “O Brasil em estado de guerra”. Na página 2, José Antônio José escrevia:

O torpedeamento do Macau levou-nos ao estado de guerra. O estado de guerra deve trazer-nos o sentimento de defesa e a coibição de vários pequenos casos que desde o torpedeamento do Paraná se repetem só por falta de reflexão dos jornais e pela ingenuidade com que todos nós temos o prazer de falar da nossa vida, escancarando-a aos olhos estrangeiros.¹⁸

No dia 29 de outubro, no texto intitulado “Opiniões”, publicado na primeira página de *O Paiz*, João do Rio voltava a bater na mesma tecla. O país tinha de enviar soldados à Europa:

Há vários meses, em artigos resultantes dos primeiros afundamentos de barcos nossos por submarinos alemães, tive o acerto de dizer que fatalmente chegaríamos ao front. A questão era simples de processo. No meu humilde entender, seria melhor prepararmo-nos logo e entrar como brasileiros pelo Brasil e não por sugestões diversas. Enquanto havia condenadores da guerra, cheguei mesmo a explicar o meu sentimento do quanto faria bem à formação da alma nacional.

[...] Nós somos vítimas. Temos que reagir na proporção do atentado. [...] A hipótese da remessa de tropas ainda é adiável *sine die*; e, graças a Deus, o governo já inicia a organização para o que der e vier.¹⁹

Toda a imprensa da época cobrava do governo decisões imediatas. João do Rio estava realmente empolgado e cheio de patriotismo. Achava que a guerra traria um pouco de identidade a um país sem nacionalismo. No dia seguinte, ele dava uma receita para aumentar o contingente militar: “O Brasil tem cerca de 2 mil municípios. Que em cada um deles haja uma linha de tiro de cem homens (e elas não se fundem com a menor cifra), o Brasil pode, na pior das hipóteses, mobilizar em caso de urgência 150 mil homens, fora o Exército, fora as polícias estaduais”.²⁰

A ideia de João do Rio não era apenas belicosa. Enviar centenas de milhares de brasileiros para os campos de batalhas e condenar muitos deles à morte parece algo insensível. Não era bem assim. João do Rio acreditava que a participação nos conflitos daria força e moral ao Brasil nas conferências de paz que viriam ao fim da guerra. Poderíamos conquistar um pouco de protagonismo e decidir junto com os Aliados o futuro do planeta. Essa ideia chegou a ser considerada pelo governo, havia até um projeto sobre isso, mas faltava dinheiro.



Figura 2.1

João do Rio em 1909.

Fonte: Correio da Manhã

Depois de uma enxurrada de cartas que repercutiram o ponto de vista de João do Rio sobre o Brasil na guerra, ele esclareceu, em um texto chamado “Simples explicações”, o que pensava de fato. Manteve firme a posição de que o país devia, sim, levar soldados para os campos de batalha na Europa e que temia que a Alemanha pudesse tomar parte de nosso território:

[...] nós entramos na guerra não foi liricamente pela defesa da liberdade lá longe. Entramos, sim, porque fomos repetidamente ofendidos por um inimigo que, após obra de penetração pacífica, anunciou seus intentos de se apossar de nosso território. [...] Ou nós defendemos ou teremos de dar Santa Catarina, o Paraná, ficando enfeudados economicamente da Alemanha. O alemão é o inimigo do mundo. Atacá-lo é defender a nossa casa, a nossa família e a nossa liberdade.²¹

No mesmo dia em que Wenceslau Braz decretou o estado de sítio, o cronista fez uma comparação entre os governos norte-americano, português e brasileiro. Os dois primeiros foram bem mais rápidos que o nosso, ao mobilizar tropas, comprar armamentos e controlar a produção agrícola. A guerra continuava mexendo com os ânimos do cronista. A metralhadora dessa vez acabou acertando até mesmo o amigo Olavo Bilac. O poeta havia fundado, em 1916, a Liga de Defesa Nacional com a ideia de popularizar o serviço militar obrigatório e o apoio aos Aliados, porém, em uma palestra, em Niterói, afirmou que discursos de rua e passeatas deveriam ser reprimidos, um desperdício de energia. Paulo Barreto não concordou:

Ao contrário do que parece pensar Bilac, eu acredito que são precisas permanentemente muitas passeatas, muitas festas – (leiam os jornais da Europa e da América e vejam a quantidade de festas com intuítos de auxílio de guerra) – muitas festas para as instituições brasileiras e muitos discursos que inflamem e avivem o entusiasmo.²²

1918 – João do Rio: entre o cansaço e o prestígio

Em janeiro, o Brasil entrava efetivamente na Grande Guerra como queria João do Rio. O governo federal determinou à Marinha a criação da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG). Oito navios, entre cruzadores e contratorpedeiros, foram utilizados na missão com o efetivo de 1.502 homens, liderados pelo contra-almirante Pedro Max de Frontin. O objetivo era patrulhar a costa ocidental africana. A divisão brasileira estaria vinculada ao 9º Esquadrão de Cruzadores da Marinha Real britânica.

A coluna de João do Rio no jornal *O Paiz* retorna no fim de fevereiro com um texto sobre moralização nas eleições. A fraude nos pleitos era corriqueira durante a República Velha. Em março, ele lançou jornal próprio,

em associação com dois amigos, *O Rio-Jornal*, que chegou às ruas no dia 21, e, a partir daí, passa a escrever nos dois periódicos. No mesmo mês, o tema da coluna foi o atentado sofrido pelo ministro da Marinha, almirante Alexandrino de Alencar. Um homem lançara uma dinamite em direção à casa dele, na rua do Russel, na Glória. Por sorte, o almirante não se feriu. No início de maio, sem anúncio da imprensa, os navios de guerra zarparam do porto do Rio para cumprir sua missão; no dia 12, João do Rio saudava a iniciativa com orgulho patriótico:

Quando soube que os barcos do Brasil iam partir para guerra da renovação do mundo, parei ofegante na indiferença na rua. Navios a partir para os perigos e as batalhas! Primeiros navios da América do Sul, seguindo o Atlântico para combater pelo ideal de liberdade da velha Europa! Pedacos do Brasil, cheios de corações brasileiros, sem fitos de conquista, sem imposições de mais fortes partindo para a conquista universal da justiça!²³

No fim do mesmo mês, os jornais publicavam que o governo dos Estados Unidos impediu a importação de café. Para o Brasil, o ato teve um efeito devastador. João do Rio repercutiu: “[...] a ideia de impedir a remessa para Nova York do nosso café – remessa, aliás, pela força das circunstâncias, já tão cerceada – afigura-se no gesto quase desnecessário por maiores que sejam os rigores da importação: mas, de uma secura ainda mais desnecessária contra o entusiasmo brasileiro [...]”.²⁴

Escrevendo para dois jornais simultaneamente, a construção de sua nova casa em Ipanema e problemas na administração de *O Rio-Jornal* deixaram João do Rio com os nervos à flor da pele. Mental e fisicamente fatigado, ficou então cinco meses longe das redações, só retornando com uma resenha publicada no dia 28 de dezembro sobre um livro de poesias, *Meu sertão*, de Catulo da Paixão Cearense.

Depois de quatro anos de carnificina em três continentes, às 11 horas da manhã do dia 11 de novembro de 1918, o armistício foi posto em prática após a rendição da Alemanha. A Grande Guerra chegava ao fim com mais de

10 milhões de mortos. Em 27 de dezembro, João do Rio foi escolhido pelo jornal *O Paiz* como correspondente na Conferência da Paz em Paris. Isso mostra muito bem o tamanho do prestígio de que ele desfrutava. Em homenagem, colegas organizaram um almoço na sede do Jockey Club. Mas nem tudo era felicidade: dois dias depois, morria no Rio de Janeiro um dos grandes amigos de Paulo Barreto, o “Príncipe dos Poetas”, Olavo Bilac, aos 53 anos.

1919 – João do Rio na Conferência da Paz

O encontro reuniu chefes de Estado e diplomatas de todos os países envolvidos na Grande Guerra, e, de lá, João do Rio fez uma série de reportagens e entrevistas que foram publicadas de janeiro a setembro no jornal *O Paiz*. Todo esse trabalho é de uma riqueza ímpar: um brasileiro vendo de perto um dos mais importantes eventos históricos do século XX. Paulo Barreto, por alguns meses, deixava de ser apenas o João do Rio observador da sociedade carioca e brasileira e se transformava no “João do Mundo”, discutindo geopolítica com sua enorme cultura e perspicácia, sempre antenado com os últimos acontecimentos. Infelizmente não há fotos do cronista nessa viagem.

Ele chega à Europa por Portugal, país pelo qual tinha enorme apreço e que fora tema de seus primeiros textos. Em janeiro, foi testemunha ocular da crise política e social que ocorreu após o fim da Grande Guerra. Uma série de revoltas e confrontos pipocou em todo o país, entre republicanos e monarquistas. Em um furo de reportagem, o cronista conseguiu uma entrevista exclusiva com o presidente português, o almirante João do Canto e Castro. “Balas silvam. Granadas estouram. [...] Entro para a casa de um cidadão que tem champanhe no gelo à espera da rendição. [...] De repente

cessam os tiros. Completamente. Ferozmente. Em Monsanto tremula a bandeira verde e rubra. Já o alarido popular na rua. Vencemos!”²⁵

No fim de março, João do Rio chegou a Paris. Lá, conheceu e entrevistou importantes personagens, caso do general Maurice Gamelin. Um dos mais destacados oficiais franceses durante a Primeira Guerra e também um dos responsáveis pela vitória na batalha do Marne, Gamelin acabou revelando ao jornalista que estava a caminho do Brasil, onde moraria por cinco anos, contratado para comandar um grande programa de treinamento da Força Pública de São Paulo. O destino foi cruel para Gamelin, em 1940. Ele era o comandante das tropas aliadas que foram derrotadas pelos nazistas durante a invasão à França pela Segunda Guerra Mundial. Nesse encontro, estava presente o poeta e diplomata Paul Claudel. O irmão da escultora Camille morou no Rio de Janeiro em 1916 e dizia sentir falta do Brasil: “Quando me vi só no navio atravessando a barra, deixando a cidade encantadora, é que senti como nela o meu coração criara raízes, como estimava aquele sol, aqueles homens, aquela inteligência tão francesa”.²⁶

A conferência já estava em pleno funcionamento, com as discussões girando em torno de dois assuntos: como seria construída a paz mundial e quem pagaria os vultosos custos da guerra: “Após uma guerra, o vitorioso pensa em preparar-se para a desforra do vencido e o vencido pensa em refazer-se para fazer pagar caro a derrota ao vitorioso da véspera”.

João do Rio ficou empolgadíssimo com as catorze teses para a paz e a Liga das Nações, ideias do presidente norte-americano Woodrow Wilson, porém a imprensa europeia considerava as resoluções muito ingênuas e fora da realidade. João do Rio viu Wilson de perto e sentiu enorme emoção ao cumprimentá-lo. Para ele, tratava-se de um verdadeiro estadista e que criticava até mesmo o capitalismo: “E vi com os meus olhos como Wall Street atrapalha tudo quando se quer fazer o bem para a pátria”.

Em compensação, duas personalidades centrais naquele período eram para Paulo Barreto a encarnação do diabo: Vladimir Lenin e Leon Trotsky. Os cabeças da Revolução Russa de 1917 assustavam os líderes europeus. João do Rio viu na França várias agitações e passeatas de trabalhadores liderados por sindicalistas comunistas. A Alemanha chegou a iniciar uma revolução que logo fracassou; na Hungria, Béla Kun liderava um meteórico governo vermelho em Budapeste. Com o comunismo em alta, o cronista pergunta: “Quanto tempo durará ainda o bolchevismo russo?”. Para ele, Lenin e Trotsky teriam se aproveitado de um povo analfabeto para conquistar o poder:

Na miséria dos bolchevistas tenhamos uma lição – a de educar o povo, dar-lhe o direito de cidadão contra o analfabetismo. Esse direito é a consequente defesa contra Trotsky. O governo dos soviets vai desaparecer. Foi o domínio de bandidos, enviados pela Alemanha para desorganizar um povo miserável, porque analfabeto.²⁷

Paulo Barreto tinha receio de que a revolução se espalhasse pelo mundo:

Teremos o bolchevismo russo até o começo de outono? Parece que as atuais noites brancas de Moscou serão as grandes noites em claro de Lenin. O seu furioso desejo de desorganizar o mundo, tangente esperta por onde escapou, quando não conseguiu senão levar o operariado à miséria e os camponeses ao saque para conter depois com chineses “guardas vermelhas”, esse desejo sossegou.²⁸

Ele ainda registrou nas páginas de *O Paiz* conversas com representantes de várias nações, como Ion Brătianu e a rainha Maria, da Romênia; Milenko Vesnitch, da Sérvia; Afonso Costa e o ex-presidente Bernardino Machado, de Portugal; e o rei Alberto, da Bélgica. Além do coronel brasileiro Leite de Castro, que chegou a lutar ao lado de tropas francesas, e do então presidente eleito, Epiácio Pessoa. O político era, naquele momento, um dos três delegados brasileiros enviados pelo Itamaraty à Conferência da Paz. Ele encontrou outras figuras ilustres, como o futuro Nobel da Paz e por

sucessivas vezes primeiro-ministro francês, Aristide Briand; o futuro presidente da Organização Internacional do Trabalho, Albert Thomas; compareceu a uma audiência com o papa Bento XV no Vaticano e ainda esteve com a princesa Isabel e com o conde d'Eu. O encontro se deu por acaso no palácio da família na França. O casal, já bem idoso, estava de luto após a morte de um dos filhos, D. Antônio Gastão:

Após trinta anos de exílio, a Redentora de uma raça, a Magnânima e a ilustre surge de cabelos brancos, os olhos bons, e brasileiros, na voz límpida, no gesto, brasileira nas frases, a maior das brasileiras, Rainha nossa, exemplo e modelo das virtudes da raça.

– Eu tenho 68 anos...

O seu interesse pelo Brasil era do coração. Ela quer saber da gripe espanhola, da mortandade que trouxe a epidemia. Várias vezes, seus olhos marejavam-se de lágrimas à lembrança sempre presente do seu filho morto.

– A gente encontra-se no céu. É o consolo...

– Os seus dois olhos estão cheios d'água.

– Mas tenho sete netos lindos.²⁹

Os irmãos d. Antônio Gastão e d. Luís Maria se juntaram ao Exército britânico e participaram efetivamente na guerra, sendo depois condecorados. A imigração era outra questão preocupante. Com o Velho Mundo em ruínas, muita gente preferiu fugir em busca de nova oportunidade nas Américas. João do Rio conversou com o conde Frederico Bettoni, senador italiano, sobre o tema:

O governo italiano não pode deixar de atuar de modo a valorizar, coordenar e dirigir a corrente emigratória. E isso começa já subordinando a emigração às necessidades internas. Há a fazer, além disso, várias providências de controle que regularizem e tutelem a expatriação dos italianos, facultando-lhes, onde estiverem, melhores condições e garantias de trabalho e de vida.³⁰

Paulo Barreto ainda viu de perto cidades destruídas na Bélgica, na França e na Itália. Pelo fato de a guerra ter gerado custos astronômicos aos países envolvidos, João do Rio acreditava, a princípio, que a Alemanha tinha a obrigação de indenizar os vencedores: “O pagamento! Pelos bons cálculos – bons para esses impiedosos destruidores da propriedade alheia –, a Alemanha deve aos Aliados 1.200 milhares. E depois de matar, incendiar, destruir, declara-se arruinada. Se a Alemanha fosse vencedora – ai do mundo! É claro que deve pagar”.³¹

Logo mudou de ideia, ao perceber que o Tratado de Versalhes era pesado demais para um país arrasado.

Queremos fazer a Alemanha pagar todas as despesas da guerra. Tal política levará o povo às piores desilusões financeiras. Dizem-me: “Ela é culpada da guerra, deve pagar”. Respondo: “Por mais culpada que seja (e eu não pretendo de modo algum diminuir-lhe o crime), poderá a Alemanha pagar 500 bilhões? Tiraram-lhe à força a frota mercante, dividiram as suas colônias, obrigaram-na a renunciar a todos os valores em carteira estrangeira”.³²

No mesmo texto, ele se assustava com as palavras do marechal Paul von Hindenburg, líder do Exército alemão derrotado: “Cedo ou tarde, os inimigos saberão que loucura é sonhar vencer os alemães. O crime cometido contra o leal povo alemão será expiado abundantemente pelo sangue dos inimigos nossos. E só então se poderá ver a quem a Providência favorece e a quem pertence a palma da vitória definitiva”.³³

O número gigantesco de mortos e o uso de novas tecnologias de destruição em massa assustaram o planeta:

Quem, em 1913, pensava nos tanques, nos Taubes [um tipo de avião], nos gases asfixiantes? Quem pode dizer como será a guerra de amanhã, desde que os tanques já não resistiram e os progressos das aplicações industriais são prodigiosos? Quantos novos gases, amanhã, com outros efeitos, quantos engenhos de guerra feitos da transformação rápida do engenho da paz.³⁴

Depois de longas discussões, os países vencedores formataram o Tratado de Paz. João do Rio estava lá no Palácio de Versalhes, no interior

do Salão dos Espelhos no dia 28 de junho, e viu de perto esse grande acontecimento do século XX. Extremamente injusto para a Alemanha, o tratado não conseguiu assegurar as ideias de Woodrow Wilson e, na verdade, se transformou em um documento recheado de vingança dos franceses liderados por seu primeiro-ministro, Georges Clemenceau. Ainda estava na memória deles a derrota na Guerra Franco-Prussiana: “Ele [Clemenceau] é o representante de 1870. Ele é a revanche. Só pode ser tal qual é. No dia que lhe comunicaram por telefone que os alemães assinaram e o Cardeal Amette mandava repicar todos os sinos da França, ele deixou cair o fone, e disse: ‘Enfim! Há 49 anos espero este minuto!’”.³⁵

Ainda perplexo com os termos do tratado, o ministro das Relações Exteriores da Alemanha, Hermann Müller, assinou o documento que traria muita indignação entre seus compatriotas: “Hermann Müller tomou a pena, molhou-a no tinteiro (puro Luís XIV), curvou-se. [...] Müller assinou. Ao erguer a face, estava perfeitamente de louça, sem uma contração”.³⁶

Depois disso, festas nos países vencedores; no entanto, a revanche francesa seria o estopim do ódio alemão e de um novo sentimento de vingança. Vinte anos depois, a Europa repetia o mesmo caminho traçado em 1914, e o Tratado de Versalhes foi usado como desculpa para uma carnificina ainda pior. No dia 11 de agosto, após meses de exaustivo trabalho, João do Rio desembarcou no Rio de Janeiro e foi recebido com entusiasmo pelos colegas de imprensa e amigos, sendo homenageado em banquetes e grandes encontros. Preocupado com o futuro e sabendo que jornal velho vira papel para embrulhar peixe, Paulo Barreto reuniu suas melhores crônicas e entrevistas em dois livros: *No tempo de Wenceslau*, com textos de 1914 a 1918, e o incrível e totalmente esquecido *Na Conferência da Paz*, um enorme trabalho em três volumes (*Do armistício de Foch à paz de guerra, Aspectos de alguns países e Algumas figuras do momento*). A obra reunia todos os textos escritos durante a viagem à Europa.

Nas páginas, temos um João do Rio diferente, mais cosmopolita, geopolítico, um “João do Mundo”.

Para o pintor Di Cavalcanti, seu parente próximo, Paulo Barreto pensava em um Brasil industrial, desenvolvido, mas também recheado de praias paradisíacas e teatros. O poeta Carlos Drummond de Andrade assim o definiu:

Ora, toda a obra de João do Rio, na ficção, na reportagem e na crônica, tem exatamente esse valor que se desprende da coisa acontecendo e captada imediatamente em forma de notícia. Notícias da cidade e do mundo, notícias dos humildes e dos poderosos, do vício, do crime, da loucura, da beleza, do trabalho, e que constituem interesse incomparável de uma edição de jornal, miniespelho da vida.³⁷

Em uma palestra realizada na Faculdade de Direito do Recife, sob o título de “O Brasil após a guerra”, João do Rio deixou uma mensagem para as futuras gerações: “Como ir adiante se julgamos mal tudo que é nosso. [...] A indiferença das classes pela política é uma forma de debilidade moral [...]. Quanta coisa é preciso fazer, realizar, pensar! Como cada rapaz tem de ser diferente dos que foram os seus avós e os seus pais [...]. A mocidade criará o nosso país”.³⁸

¹ João do Rio, “O imperador louco”, p.1.

² Id., “Crônica”.

³ Joe, *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 25 set. 1914, coluna “À margem do dia”, p.2.

⁴ Id., *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 8 nov. 1914, coluna “À margem do dia”, p.5.

⁵ Id., *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 2 dez. 1914, coluna “À margem do dia”, p.2.

⁶ João do Rio, “Paris: Durante a guerra...”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 30 out. 1915, p.1.

⁷ Joe, “Diálogo salvador”, *A Rua*, Rio de Janeiro, 28 ago. 1915, p.1.

⁸ João do Rio, “Paris: Portugal na guerra”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 11 mar. 1915, p.1-2.

⁹ Joe, “A crise do perfume”, *Revista da Semana*, Rio de Janeiro, 27 maio 1916.

¹⁰ Id., “Impostos”, *Revista da Semana*, Rio de Janeiro, 17 jun. 1916.

¹¹ José Antônio José, “Pall Mall Rio”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 28 ago. 1916, p.2.

- 12** João do Rio, “Paris: O grande problema”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 26 mar. 1917, p.1.
- 13** Id., “Paris: mobilização urgente”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 14 abr. 1917, p.1.
- 14** Id., “Paris: o absurdo alarmante”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 23 abr. 1917, p.1.
- 15** Ibid.
- 16** João do Rio, “Paris: Palestra”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 28 abr. 1917, p.1.
- 17** Id., “Paris: mobilização urgente”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 14 abr. 1917, p.1.
- 18** José Antônio José, “Pormenores”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 27 out. 1917, p.2.
- 19** João do Rio, “Opiniões”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 29 out. 1917, p.1.
- 20** Id., “À espera”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 30 out. 1917, p.1.
- 21** Id., “Simples explicações”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 12 nov. 1917, p.1.
- 22** Id., “Discursos e ação”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 21 nov. 1917, p.1.
- 23** Id., “A partida”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 12 maio 1918, p.1.
- 24** Id., “Ato impossível”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 25 maio 1918, p.1.
- 25** Id., “Fala o presidente da República Portuguesa”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 7 mar. 1919, p.3.
- 26** Id., “General Gamelin, em missão ao Brasil”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 30 mar. 1919, p.3.
- 27** Id., “O fim do bolchevismo”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 4 abr. 1919, p.3.
- 28** Id., “Nos estertores do bolchevismo, a aurora de Koltchack”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 1 jul. 1919, p.3-4.
- 29** Id., “Viagem ao exílio”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 8 jul. 1919, p.3.
- 30** Id., “Palavras do senador conde Frederico Bettoni”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 20 out. 1919, p.3.
- 31** Id., “No momento de pagar e obedecer”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 27 abr. 1919, p.3.
- 32** Id., “As condições da paz e a opinião”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 16 jun. 1919, p.3.
- 33** Ibid.
- 34** João do Rio, “O espírito das condições preliminares da paz”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 17 jun. 1919, p.3.
- 35** Id., “A assinatura da paz”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, 21 ago. 1919, p.3.
- 36** Ibid.
- 37** João do Rio, *João do Rio: um escritor entre duas cidades*.
- 38** Ibid.

3

Atlântico Sul: Brasileiros na Grande Guerra

Ricardo José Lustosa Leal¹

A oliveira é cultura efêmera nas costas de um país indefeso.

Rui Barbosa, *Cartas de Inglaterra*, 1896

Quem passa pela Praça Mauá, no centro do Rio de Janeiro, depara-se com um monumento em que estão assinaladas em mapa as ilhas de Santiago, Santo Antão e São Vicente. As ilhas fazem parte do arquipélago que é Cabo Verde, próximo à costa ocidental da África, no “gargalo atlântico” entre Fernando de Noronha e Dacar, área que, desde sempre, constitui passagem necessária ao comércio marítimo de interesse brasileiro, do (e para o) Atlântico Norte. O monumento faz memória dos portos visitados na Primeira Guerra Mundial pela esquadra da Marinha do Brasil (MB), então criada para patrulhamento do Atlântico, especialmente no circuito Dacar-São Vicente-Gibraltar.

Apresentada na Conferência Interaliada de Paris, em novembro e dezembro de 1917, essa esquadra de 1.502 homens, dois cruzadores leves e quatro contratorpedeiros – a DNOG do Brasil – materializou-se em janeiro

de 1918, em decorrência da constatação de um estado de beligerância iniciado pelo Império Alemão e declarado pelo Congresso no Rio de Janeiro em 26 de outubro de 1917 (Decreto nº 3.361/1917). Esse estado de guerra envolveria o torpedeamento em São Vicente, na manhã de 2 de novembro de 1917, dos vapores mercantes Acary (118 metros, 4.275 toneladas), do Lloyd Brasileiro, e Guahyba (275 pés – cerca de 84 metros, 1.119 toneladas), da Companhia de Commercio e Navegação.

“Grande estratégia” e contradições sociais

Transcorridos mais de cem anos desde a Grande Guerra, mesmo um registro episódico do envolvimento de brasileiros no conflito – como os apontamentos aqui propostos em torno da DNOG e dos mercantes torpedeados em Cabo Verde – demanda certo esforço de imaginação para ser contextualizado. Apesar da documentação e da historiografia disponíveis, o leitor do início do século XXI custará um pouco a transportar-se a um Brasil que ainda buscava consolidar o regime republicano, em meio a questões no plano externo – sobretudo disputas de hegemonia envolvendo Argentina e Chile, concomitantes a um estreitamento de relações com os Estados Unidos – que requeriam de sua diplomacia uma especial atenção ao aparato de defesa do país.

Cabe então lembrar que, entre 1902 e 1910, não muito antes da eclosão do conflito em 1914, essa atenção à defesa ganhara corpo numa “grande estratégia” ideada por Rio Branco, implicando fortalecer o poder naval e obviar problemas decorrentes do “baixíssimo nível de articulação entre as esferas civil e militar” – como observa João Paulo Alsina – e das contradições sociais refletidas nessa desarticulação. A Revolta da Chibata, em 1910 – ano da eleição de Hermes da Fonseca, derrotando o “civilista” Rui Barbosa –, retrata bem essas contradições, seja o esforço tipificado em

Rio Branco, seja em lideranças militares, como o almirante Alexandrino. Quase ao término do programa de reaparelhamento naval empreendido desde 1906, o motim de 1910 – com marinheiros revoltosos em navios recém-incorporados, por pouco não resultando na necessidade de destruir os novos encouraçados penosamente adquiridos – evidenciava ademais a incapacidade da Marinha de “estabelecer correspondência entre a modernidade dos meios flutuantes adquiridos e a qualificação do pessoal indispensável à sua operação”.²

Administrando o inevitável: o Brasil entra na guerra

O torpedeamento dos navios mercantes brasileiros em Cabo Verde, em novembro de 1917, e a subsequente criação da DNOG sinalizariam de maneira dramática a inviabilidade de sustentar apenas diplomaticamente as condições para manter seguro o comércio exterior brasileiro, então – como hoje – dependente da navegação pelo Atlântico Sul. Com todas as suas contradições e limitações de poder militar, a República, já então governada por Wenceslau Braz, deparou-se com uma situação incontornável: aquilo que até 1916 era rotineiro mesmo durante a guerra – mercantes carregados de café entre o Brasil e portos aliados na Europa – deixara de sê-lo com a decisão do almirantado alemão em fevereiro de 1917, em favor de um bloqueio naval beligerante. Do ponto de vista do Rio de Janeiro, enfim, entrar ativamente no confronto configurava-se cada vez mais como uma necessidade, no plano da política externa, tendo, por pano de fundo, a declaração de guerra dos Estados Unidos América ao Império Alemão, em abril de 1917.

O penúltimo ano da Grande Guerra já se abrira em meio a um aumento de tensão no espaço marítimo de interesse nacional. Viajando em janeiro para o Rio, onde passaria a chefiar a missão diplomática francesa e a

trabalhar politicamente pela associação do Brasil aos Aliados, Paul Claudel confiava ao seu diário: “Chegada em S. Vicente, ilhas do Cabo Verde. Essas ilhas avermelhadas, estéreis e duras como pães de ferro fundido. [...] Somos avisados de que um corsário alemão escapou e patrulha o Atlântico Sul, onde já afundou ou capturou vários barcos [...]. Precauções – e noites a bordo – redobradas”.³

O episódio envolvendo os mercantes brasileiros em São Vicente, meses depois, viria somar-se a diversos outros ataques de submarinos e corsários alemães à navegação de interesse brasileiro naquele ano, com o afundamento dos navios Paraná, Tijuca, Lapa e Macau, todos na Europa. Ocorrido logo após a declaração de guerra em outubro, o ataque perpetrado em 2 de novembro de 1917 teve enorme impacto, seja em Cabo Verde, seja no Brasil, onde não poderia deixar de ser interpretado como represália “boche” à entrada formal do país na guerra, poucos dias antes.

As relações entre o Rio de Janeiro e Berlim haviam sido rompidas ainda em abril de 1917, logo depois do afundamento do Paraná. Concomitantemente à decisão sobre bloqueio naval em fevereiro, o almirantado alemão autorizara submarinos – Untersee Boot (U-Boot) – a torpedear quaisquer navios que entrassem em suas zonas de exclusão. Isso afetava também os de bandeira brasileira, até então beneficiários da neutralidade mantida pelo Rio de Janeiro desde agosto de 1914 (Decreto nº 11.037/1914). O Brasil não considerava o café como contrabando de guerra e, até 1917, o vendia a britânicos e franceses. O Guahyba e o Acary carregavam justamente café e charque. Como era de praxe no início do século XX, faziam escala no Mindelo (o “Porto Grande” de São Vicente, onde hoje atua o Núcleo da Missão Naval da MB em Cabo Verde), para abastecer-se de carvão, fazer aguada e prosseguir até Havre e Liverpool – o Acary vindo do Rio de Janeiro e o Guahyba, de Santos, via Recife.

Em termos de direito internacional e à parte a questão da definição de “contrabando”, argumentava-se que o bloqueio implicava uma possibilidade de vistoria dos navios – o que explica o recurso à iluminação total das embarcações em alto-mar e ao nome do país de origem pintado no casco, suficientes para viabilizar o comércio marítimo de interesse nacional até então. As formalidades de vistoria passavam, porém, a ser desprezadas no contexto da campanha de ataques irrestritos ao comércio com a França e, sobretudo, com o Reino Unido, implementada pela Marinha Imperial alemã no quadro do que então se denominava *Kleinkrieg*, espécie de guerrilha contra a potente Marinha britânica e contra parceiros mesmo comerciais e civis dos Aliados. Tornara-se inevitável o reconhecimento do estado de beligerância pelo Rio de Janeiro, em 26 de outubro de 1917 – imediatamente seguido por novo ataque de submarino alemão contra navios nacionais, dessa vez na África Ocidental.

Protegendo a navegação: debate interno e criação da DNOG

Ainda que detectar submarinos submersos fosse praticamente impossível no início do século XX, por outro lado sua autonomia era limitada e precisavam emergir com frequência. Tal como concebida, a DNOG teria como contribuir no esforço de dissuadir agressões contra navios brasileiros e aliados em geral, em área que também abarcava Cabo Verde. Nessa área, somente duas canhoneiras inglesas respondiam então – e de maneira inadequada – pelo patrulhamento marítimo.

Em águas brasileiras, mesmo em quadro de severas limitações, não tinha havido maiores dificuldades ou demoras para operacionalizar três Divisões Navais (Norte, Centro e Sul) orientadas à defesa do litoral – exigência semelhante à que se verificaria na Segunda Guerra, *mutatis*

mutandis e com todas as diferenças de escala e contexto. Já para a atuação da DNOG na África Ocidental e acima, além das naturais dificuldades logísticas para estruturá-la, a demora no início da operação – em meados de 1918 – deveu-se ainda à necessidade de articulação do comando da MB com os Aliados. As infraestrutura e logística aliadas eram indispensáveis à projetada atuação da MB na Europa e, àquela época mesmo, também na porção setentrional do Atlântico Sul, onde, do ângulo brasileiro e em função de seu interesse para a navegação mercante, se contempla igualmente Cabo Verde, entre os paralelos 15°N e 17°N, na diagonal entre o saliente nordestino e a ponta ocidental da África, de Dacar a Freetown.⁴

Cerca de setenta anos depois, no final da Guerra Fria, o interesse e o natural envolvimento de um Cabo Verde independente na porção meridional do Atlântico seriam, aliás, afirmados com clareza: o país está entre os copatrocinadores da Resolução 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas, que, em 1986, estabeleceu a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas). Em 1917, no auge da Grande Guerra, essas constantes geo-históricas ligando Cabo Verde ao Atlântico Sul – e, portanto, ao Brasil – se inscreviam, porém, em quadro bem diverso. No caso do arquipélago, as questões de defesa eram pensadas estrategicamente sobretudo a partir de Lisboa (então metrópole), e condicionadas pelo estado de guerra entre Portugal e as potências centrais (Prússia e Império Austro-Húngaro; a declaração de guerra em Berlim ocorreu em março de 1916, quando tropas portuguesas e alemãs já combatiam na África).

No caso do Brasil, o peso das variáveis econômicas (v.g., dependência da exportação de café), de política externa (v.g., aproximação com os Estados Unidos após a República) e culturais (afinidade com a França) naquela quadra não elide o fato de que a entrada no conflito foi precedida de longo debate público e entre decisores políticos, debate “da maior importância” na vida do país entre 1914 e 1918, como observa Carlos Henrique Cardim.⁵ O que se contrapunha eram as alternativas de

neutralidade mais ou menos “germanófilas”, de um lado, e a hipótese de associação aos Aliados, à luz de uma percepção da inviabilidade de se manter neutro em condições responsáveis, de outro. A primeira alternativa teve pontos de referência em Monteiro Lobato, e de maneira explícita e acentuada em Oliveira Lima; a segunda, vivamente em Rui Barbosa (que seria, aliás, lembrado por Claudel em artigo de 1949 no *Figaro*, no qual o chama de “fundador da República” ao celebrar sua assinatura no “pergaminho de Versailles” ao término da Primeira Guerra, “ao lado daquelas de Wilson, Lloyd George e Clemenceau”).⁶

No pano de fundo, discutia-se, desde antes mesmo da Grande Guerra, o papel das Forças Armadas e do Exército, em particular na organização social brasileira, com intervenções de intelectuais como Alberto Torres e Olavo Bilac. O debate incidente sobre a participação no conflito foi superado em função do estado de beligerância *de facto*: a favor da tese de Rui Barbosa, exposta em discurso de 1916 (“Os deveres dos neutros”), em outubro de 1917, o Brasil viu-se compelido a romper sua neutralidade.

Com pouco menos de um século de vida independente, 25 milhões de habitantes, boas tradições militares e meios navais adquiridos no reaparelhamento da Armada viabilizado poucos anos antes pelo apoio de Rio Branco ao programa do almirante Alexandrino, o Brasil, de um lado, entrou tardiamente no teatro de guerra mais amplo e o fez aí sem maiores consequências – mas, por outro, tinha capacidade para reagir, ainda que com meios extremamente limitados em face dos desafios a enfrentar. Em que pesem os esforços de Rio Branco e da MB, a “esquadra de 1910” – até hoje lembrada no país – não constituía na realidade uma força naval adequada, carecendo de guarnições mais bem capacitadas e de indústria de base a respaldar manutenção e o suprimento à altura das exigências daquele período. Sete anos depois, os principais meios já passavam ademais pelos primeiros grandes reparos no arsenal de Marinha, algo que deixava de ser

rotineiro em face das dificuldades de obtenção de peças em situação de guerra.

A despeito de tudo, o país não poderia deixar de reagir como o fez às agressões contra seus navios mercantes. A que vitimou o Paraná em 5 de abril de 1917 foi particularmente traumática: navio de 4.466 toneladas, carregado de café, navegava a 10 milhas do Cabo Barfleur (França), iluminado, com a bandeira brasileira içada e a palavra “Brasil” pintada no casco. Após torpedeá-lo, o submarino alemão ainda dispararia cinco tiros de canhão contra os botes de salvamento. Dias depois, em 11 de abril, houve o rompimento de relações diplomáticas.

Concebida no final de 1917 e a partir daí estruturada, após o reconhecimento do estado de beligerância em outubro, a DNOG enfrentaria enormes dificuldades para operar. Tendo suspenso ferros de Fernando de Noronha em 31 de julho de 1918, progrediu lentamente na direção de Cabo Verde e da África Ocidental, com muitas paradas para reabastecimento ou reparos em alto-mar – estes com auxílio do rebocador Laurindo Pitta, hoje um navio-museu no Rio de Janeiro, um dos raros remanescentes daquele período em todo o mundo em condições de navegabilidade. Os navios brasileiros eram de pequeno porte (cerca de 600 toneladas), com raio de ação limitado, sem o melhor equipamento para guerra antissubmarino e, por fim, movidos ainda a vapor (justamente naquele período fazia-se a transição para motores à combustão interna), implicando difícil logística de reabastecimento em alto-mar. Os contratorpedeiros Piahy (CT-3), Rio Grande do Norte (CT-4), Parahyba (CT-5) e Santa Catarina (CT-9) serviam naquelas ocasiões como proteção antissubmarino.

Em 9 de agosto de 1918, a Divisão Naval aportou em Freetown, na Serra Leoa, de onde zarparia em 23 de agosto para Dacar, porto com condições inferiores de navegabilidade, mas mais bem fortificado que São Vicente, como se evidenciara já no episódio do torpedeamento em novembro

de 1917. A travessia Freetown-Dacar envolveu alerta e posicionamento de combate, com lançamento de cargas de profundidade em função da suspeita da presença de submarino. A memória mais associada a essa etapa do avanço da DNOG é, no entanto, a do surto de gripe espanhola, epidemia que se espalhava então por todo o mundo, vitimando combatentes e civis. A tripulação a contraiu em Freetown e dela vieram a falecer 156 militares, cerca de 10% da guarnição total (entre 1928 e 1931, os corpos seriam repatriados e inumados no mausoléu dos mortos do Brasil na Grande Guerra, no Cemitério São João Batista, no Rio de Janeiro).

De resto, não estava ainda claro àquela altura se a DNOG auxiliaria britânicos, franceses ou italianos – todos interessados em seu apoio –, nem de que maneira se equacionaria o esquema hierárquico entre seu comandante – o contra-almirante Pedro Max Fernando de Frontin – e o comandante das forças navais norte-americanas na Europa, o almirante William Sims (questões que seriam de todo modo superadas com o armistício de novembro de 1918, coincidente com a chegada da Divisão Naval a Gibraltar). A relevância do pequeno triângulo São Vicente-Dacar-Freetown era, no entanto, reconhecida havia muito como ponto de estrangulamento e aumentara já em 1917, quando ali se passou a concentrar a formação de comboios navais. Em janeiro de 1918, o espaço entre Dacar e Cabo Verde (cerca de 450 quilômetros) foi formalmente declarado por Berlim como zona de guerra, concentrando, aliás, inimigos seus em Cabo Verde (São Vicente, Portugal), Senegal (Dacar, França) e Serra Leoa (Freetown, Reino Unido).

Nesse contexto, a DNOG acordou com o Conselho Naval Aliado que seria possível destacar para operação o contratorpedeiro Piahy (CT-3), que chegou a São Vicente em 11 de setembro e reforçou o esquema de defesa já montado na ilha. Os historiadores portugueses Carlos Lopes e Augusto Salgado ressaltam que a passagem do CT-3 por Cabo Verde em 1918 “não se encontra bem documentada”, demandando ulterior pesquisa arquivística. Eles referem, no entanto, que o contratorpedeiro comandado pelo capitão de

corveta Alfredo de Andrada Dodsworth, além do mencionado patrulhamento de águas cabo-verdianas, teria prestado assistência a populações em São Vicente e na Ilha de Santiago, onde está o porto da Cidade da Praia, capital do país. Articulada com a Marinha portuguesa (Cabo Verde era então “província ultramarina” de Portugal) e tendo ainda vivo o episódio do torpedeamento do Acary e do Guahyba, sua missão teria se estendido até 19 de outubro, quando regressaria a Dacar para juntar-se novamente à DNOG.

Interesse estratégico de Cabo Verde

O interesse estratégico de Cabo Verde, a justificar a presença da DNOG e especificamente do Piahy naquela área, não se resumia à importância de sua posição geográfica, já tão grande quanto à que ostenta atualmente e expressa de maneira dramática no torpedeamento dos dois mercantes; ou mesmo ao papel então desempenhado pelo Porto Grande como ponto de apoio no transporte marítimo entre o Brasil, a África Ocidental e o Atlântico Norte. Em tempos de paz, a alternativa Dacar implicava à época dezoito horas adicionais de navegação para navios oriundos da América do Sul, encarecendo custos. O que aumentava naquela quadra a atenção ao arquipélago – e a São Vicente em particular – era o fato de constituir ponto nodal para ligação de cabos submarinos controlados por empresas britânicas, que já havia muitos anos viabilizavam ligações telegráficas entre o Atlântico Sul e a Europa. Acrescidos os fatos de que a) do ponto de vista militar, São Vicente era muito vulnerável relativamente a Dacar, e b) que os Aliados – potências atlânticas, afinal – usavam de maneira intensiva o transporte marítimo (mesmo na região do Atlântico Sul, portanto fora do epicentro do conflito), era natural que se despertasse o interesse alemão.

Não é excessivo recordar que a memória desse interesse estratégico em situações de conflito havia sido reavivada recentemente, apenas duas

décadas antes: em 1898, quando a esquadra espanhola partira de São Vicente para combater em Cuba contra os Estados Unidos, não sem gerar forte constrangimento diplomático em Portugal. A par de seu significado para a navegação, vale reiterar, a estação naval de Cabo Verde constituía para os portugueses – e, por tabela, para os britânicos – uma das pontas de triângulo estratégico para comunicações, com as outras duas situando-se nos Açores e em Lisboa.

Associando-se o Brasil ao esforço de guerra, tudo isso passava a interessar ainda mais de perto ao Rio de Janeiro: o Porto Grande era elo de ligação radiotelegráfica, não apenas entre Lisboa e África, mas do Brasil com a Europa, e da esquadra inglesa no Atlântico Sul com o almirantado em Londres. O Atlântico Sul, ademais, por mais distante que estivesse do principal teatro de guerra, não deixara de ser engolfado por ela: em dezembro de 1914, já se dera, inclusive, batalha naval entre alemães e britânicos nas Malvinas (vitória aliada). Em fevereiro de 1916, oito navios alemães foram apresados no Porto Grande. Portanto, não era difícil contextualizar à época, seja a presença alemã naquele espaço, seja a agressão contra os mercantes brasileiros em São Vicente e a estruturação da DNOG.

Ao emergir da Grande Guerra, São Vicente perderia iniludivelmente para Dacar e para as Canárias o papel de escala mais importante nas rotas ligando o Atlântico Sul ao Norte. Apesar de sua localização estratégica e das excelentes condições de navegabilidade e ancoradouro, terá pesado algo nesse sentido a sua carência de meios militares de defesa – patente no episódio do Acary e do Guahyba – e o consequente aproveitamento dos portos senegalês e espanhol como pontos de apoio mais seguros. O torpedeamento do Guahyba e do Acary reveste-se, portanto, de caráter emblemático não só para o Brasil, mas também para Cabo Verde (que se tornaria independente em 1975).

Torpedeamento do Acary e do Guahyba em São Vicente

Quando do torpedeamento, como já apontado, os mercantes do Lloyd e da Companhia de Commercio transportavam café e charque – material esse que terá, aliás, contribuído para amortecer o impacto do projétil no caso do Acary, em função de sua resistência e elasticidade.

Haviam atracado a curta distância um do outro, no Porto Grande, aberto sobre um canal entre as ilhas vizinhas de Santo Antão e São Vicente e situado nesta última. As canhoneiras lusas Ibo e Beira, o posto de vigilância no Ilhéu dos Pássaros (na baía da Ilha de São Vicente) e as fortificações de João Ribeiro e Morro Branco (onde hoje funciona o Centro de Instrução Militar das Forças Armadas de Cabo Verde, com uma “Sala Brasil” inaugurada em 2017) terão possivelmente ajudado a repelir em 1917 duas outras incursões de submarinos – mas não lograram impedir no final daquele ano o ataque ao Acary e ao Guahyba:



Figura 3.1

No vapor brasileiro SS Acary, a carga de café perdeu-se completamente após o navio ter sido torpedeado no Porto de São Vicente.

Fonte: Biblioteca Central de Marinha de Portugal

consta que atraíoados por cobertura oferecida aos alemães por navio espião caracterizado como mercante holandês. Este suspendera de Salvador dois dias antes dos vapores brasileiros, levando sempre dois dias de vantagem sobre eles.

Na manhã de 2 de novembro de 1917, ambos foram fatalmente atingidos pelo U-151, sob comando do *kapitänleutnant* Waldemar Kophamel: o Guahyba ao zarpar, e o Acary enquanto se reabastecia de carvão. Os feridos foram levados ao hospital do Mindelo, mas perderam a vida no episódio os foguistas Antônio Moura Lima e Octaviano Vargas de Souza. Haviam descido à casa de máquinas do Guahyba e receberam em cheio o impacto da

explosão. Como relatava em 15 de dezembro de 1917 o jornal *A Capital*, de Manaus, os marinheiros “pereceram afogados pelo enorme volume de água que se precipitou rombo adentro”. Os corpos não foram localizados, “desaparecendo com os restos do navio”. Em entrevista publicada pelo *Correio da Manhã*, do Rio de Janeiro, em 22 de novembro de 1917, tripulante do Guahyba fala em “um rombo de 6 metros de extensão e 4 de largura”. O comandante do vapor, capitão Paulo Guerra, logrou ainda assim voltar ao porto e intencionalmente encalhar em águas rasas.

Cabo Verde e Brasil – Atlântico Sul, zona de paz

Mais de cem anos depois dos torpedeamentos perpetrados pelo U-151 e de sua forte repercussão no Brasil e em Cabo Verde no contexto da Grande Guerra, é possível a mergulhadores visitar na Baía de São Vicente os vestígios – como numa cápsula do tempo – de pelo menos um dos dois vapores brasileiros, ainda não identificado até o momento em que este capítulo foi produzido, mas com localização conhecida. Aparentemente, a maior parte do que restou do Guahyba foi desmantelada, para facilitar manobras no porto. O episódio e a posterior passagem do Piahy por Cabo Verde podem ser lembrados também por cariocas que se detenham no monumento à DNOG na Praça Mauá, ou por quem percorra no Porto Grande o Museu do Mar, defronte à Baía de São Vicente.

Nos dois países, a preservação da memória dos mercantes torpedeados há pouco mais de cem anos, bem como da subsequente passagem da DNOG pela África Ocidental, serve hoje à celebração da paz – e da importância do trabalho conjunto para manter o Atlântico Sul uma região livre de toda presença militar que não seja de cooperação.

- 1 Posições contidas no presente capítulo não necessariamente coincidem com aquelas expressas pelo Ministério das Relações Exteriores do Brasil.
- 2 João Paulo Soares Alsina Jr., *Rio Branco: grande estratégia e poder naval*, p.317. Em vista do propósito deste capítulo – basicamente de registro –, optou-se por facilitar a leitura, evitando multiplicar notas.
- 3 Paul Claudel apud Manoel Corrêa do Lago et al. (Orgs.), *Uma outra missão francesa, 1917-1918: Paul Claudel e Darius Milhaud no Brasil*, p.27.
- 4 A expressão “Atlântico Sul” é empregada aqui na acepção que se consolidou depois da Segunda Guerra Mundial e, sobretudo, depois da criação em 1986 da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas): ou seja, com abrangência conceitual que chega um pouco ao norte da linha do Equador, no limite setentrional do chamado *entorno estratégico* brasileiro. No tocante à África, esse limite coincide com o paralelo 16° N (Ilha de Boa Vista, Cabo Verde). No paralelo 28° N – i.e., na altura das Ilhas Canárias aproximadamente – tem início o “Atlântico Norte” de aplicação do Tratado da Otan de 1949 (cf. artigo 6).
- 5 Carlos Henrique Cardim, *A raiz das coisas: Rui Barbosa, o Brasil no mundo*, p.19.
- 6 Claudel apud Corrêa do Lago et al., *Uma outra missão francesa*, op. cit., p.126.

4

Asas verde-amarelas na grande guerra: Os aviadores navais brasileiros no conflito 1914-1918

Carlos Roberto Carvalho Daróz

Quando da eclosão da Grande Guerra na Europa, em agosto de 1914, o governo brasileiro limitou-se a emitir um protesto formal contra a invasão da Bélgica por tropas alemãs e apressou-se em declarar o Brasil um país neutro.¹

A partir de 1915, com o objetivo de estrangular as rotas marítimas internacionais e enfraquecer as economias e o poder militar das potências aliadas, a Marinha Imperial alemã desencadeou uma intensa campanha de bloqueio naval utilizando sua frota de submarinos, uma das tantas novidades tecnológicas introduzidas no decorrer do conflito.² Não tardou para que navios mercantes de países neutros começassem a ser afundados, pois estes continuavam a fornecer por via marítima matérias-primas e produtos para as nações envolvidas no conflito.

Foi exatamente dessa forma que, pelo mar, a guerra chegou até o Brasil. Em maio de 1916, o cargueiro Rio Branco foi posto a pique pelos alemães.

No ano seguinte, a partir do mês de maio, os navios mercantes brasileiros Paraná, Tijuca, Lapa e Macau foram afundados um após o outro por submarinos alemães quando levavam seus carregamentos para a Europa. O afundamento do Macau, ocorrido nas águas do Golfo de Biscaia, levou o governo brasileiro a reconhecer o estado de guerra imposto pela Alemanha³ e ingressar no conflito ao lado das potências aliadas.

Uma vez firmada a posição contra a Alemanha, era necessário definir como o Brasil contribuiria com o esforço de guerra, o que foi efetuado durante a Conferência Interaliada, realizada em Paris, na primeira semana de dezembro de 1917. Em face das demandas mais urgentes, causadas pelo prolongamento da guerra por mais de três anos, foi decidido que o Brasil enviaria uma divisão naval para patrulhar a costa ocidental da África, uma comissão de estudos composta por oficiais do Exército e uma Missão Médica Militar, ambas para a França, além de um grupo de aviadores navais para treinamento e operação na Europa e nos Estados Unidos.

Em um momento histórico no qual a aviação ainda procurava alçar voo no Brasil, a possibilidade de enviar os aviadores da Marinha para o exterior constituía-se em rara oportunidade. Após completarem sua formação e treinamento, os pilotos brasileiros deveriam participar de operações de guerra junto com seus anfitriões. Sua história será apresentada a seguir.

O Brasil começa a voar – os primórdios da aviação

Berço de Santos Dumont, o Pai da Aviação, o Brasil iniciou suas atividades aeronáuticas de caráter militar enviando dois oficiais para cursarem a Escola Farman, em Etamps, na França, um da Marinha e outro do Exército. O primeiro deles foi o primeiro-tenente da Armada Jorge Henrique Möller, que, após concluir o curso de piloto com aproveitamento, recebeu o

brevê de aviador internacional em 29 de abril de 1911,⁴ tornando-se o primeiro piloto militar das Forças Armadas brasileiras. Um ano e seis meses depois, foi a vez de Ricardo João Kirk, primeiro-tenente de cavalaria do Exército brasileiro, receber o seu brevê, em 22 de outubro de 1912.⁵

O envio desses dois oficiais para se especializarem na Europa em 1911 e 1912 revela a tempestividade da medida por parte do governo brasileiro, considerando que o primeiro emprego militar do avião deu-se exatamente em 1º de novembro de 1911, durante a Guerra Ítalo-Turca (1911-1912), quando o tenente italiano Giulio Gavotti, pilotando uma aeronave Taube, lançou manualmente quatro granadas sobre um acampamento otomano, localizado dentro de um oásis no deserto da Líbia.

O Brasil, no entanto, carecia de uma estrutura aeronáutica civil ou militar e não dispunha de nenhum estabelecimento de ensino para a formação de aviadores. Em 1911, um grupo de entusiastas da aviação, liderados pelos jornalistas Irineu Marinho e Victorino de Oliveira, respectivamente diretor e redator do jornal carioca *A Noite*, e pelo almirante José Carlos de Carvalho, criou o Aeroclube Brasileiro, com sede na Fazenda dos Afonsos, um distante subúrbio do Rio de Janeiro. O aeroclube, que tinha como presidente de honra o próprio Santos Dumont e como um dos sócios o tenente Ricardo Kirk, lançou uma campanha no jornal de Irineu Marinho, intitulada “Dê asas ao Brasil”, com o objetivo de reunir fundos para adquirir aviões e organizar uma escola de aviação.⁶ Publicando diversos artigos de sócios, *A Noite* passou também a defender a ideia de dotar o Exército brasileiro com a arma de aviação, com Kirk posicionando-se a favor da criação de uma escola de aviação no próprio aeroclube, sob os auspícios do Ministério da Guerra, para formar pilotos militares e civis. Os primeiros aviões foram adquiridos com recursos arrecadados pela subscrição pública e, logo em seguida, cedidos ao Exército para servir, pela primeira vez no Brasil, durante a insurreição do Contestado.

O ministro da Guerra, general Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva, não conseguia visualizar as possibilidades do avião para o Exército e determinou que a parceria com o Aeroclube Brasileiro não se efetivasse. Ao contrário, contratou os serviços da Escola Brasileira de Aviação, criada e operada pelos italianos Gian Felice Gino, Vittorio Bucelli e Eduíno Orione, também no Campo dos Afonsos. Foram construídos oito hangares geminados, e a área do campo de aviação foi ampliada e nivelada.⁷ Os nove aviões adquiridos na Europa chegaram no final de 1913, e, em fevereiro do ano seguinte, a escola começou a funcionar, tendo como fiscal do governo o tenente Jorge Henrique Möller. Mas, apesar de terem sido matriculados 35 alunos do Exército e 25 da Marinha, devido a uma série de dificuldades, a escola parou de funcionar apenas cinco meses após o início de suas atividades, em julho de 1914, sem brevetar sequer um único aviador.⁸ O Brasil continuava sem uma escola para formar seus pilotos.

A Força Pública de São Paulo também passou pela frustrante experiência de criar uma escola de aviação, em 17 de dezembro de 1913, apenas para vê-la encerrar suas atividades menos de um ano depois. As limitações técnicas, a dificuldade de se adquirir material aeronáutico e, principalmente, a pequena quantidade de instrutores e mecânicos especialistas disponível tornavam extremamente difícil a organização de uma escola do gênero no Brasil.

Enquanto os entusiastas da aviação e os ministros militares se debruçavam sobre a questão da escola, um problema mais grave no Sul do país levou o avião a ter o seu primeiro emprego militar: a insurreição do Contestado. Após reveses iniciais no combate, em setembro de 1914 assumiu o comando das tropas do Exército na região o general Fernando Setembrino de Carvalho, que logo elaborou um plano para conter a rebelião e cercar os jagunços revoltosos, e no qual previu a utilização do avião para missões de reconhecimento. Setembrino solicitou ao ministro da Guerra a participação do tenente Ricardo Kirk, que seguiu para a área de operações

levando consigo o aviador civil italiano Ernesto Darioli e três aviões. Entre janeiro e março de 1915, os dois aviadores realizaram alguns voos experimentais e de reconhecimento. No dia 1º de março, estava prevista uma missão de bombardeio contra o reduto de Santa Maria, com a participação de Kirk e Darioli, mas, ainda que os dois aviadores tivessem decolado sem dificuldades, o avião do tenente Kirk colidiu contra um pinheiro perto da Colônia General Carneiro, encerrando tragicamente a primeira experiência de emprego militar do avião no Brasil.⁹ Ricardo Kirk morreu no local do acidente, deixando o Exército brasileiro sem nenhum aviador.

Desde o primeiro emprego do avião em combate na Líbia, em 1911, a Marinha do Brasil demonstrou interesse pela aviação, tanto que enviou o tenente Möller para aprender a voar na França e matriculou 25 alunos na Escola Brasileira de Aviação, dos italianos Gino e Bucelli, os quais tiveram seu curso interrompido com o fechamento da escola.

Quase ao mesmo tempo que o Exército enviava os aviões para o Contestado, e motivada pelo desenvolvimento da guerra aeronaval na Europa, a Marinha publicou, em 22 de agosto de 1914, o Aviso nº 3986, que previa a organização de uma Escola de Submersíveis e Aviação, a ser instalada na Ilha do Rijo, na Baía de Guanabara. Apesar do empenho direto do ministro da Marinha, almirante Alexandrino de Alencar, a estruturação da escola não foi possível devido a diversos problemas, entre os quais a dificuldade de importar aviões e material aeronáutico em época de guerra. O almirante Alexandrino, um entusiasta da aviação, tentou adquirir alguns aviões junto à Farman, na França, mas a negociação não avançou, pois todas as aeronaves produzidas eram essenciais para combater as potências centrais.

Dois anos se passaram até que a Marinha pudesse ter, finalmente, sua escola de aviação. No dia 23 de agosto de 1916, o presidente da República, Wenceslau Braz, criou duas escolas distintas, a de Aviação Naval e a de

Submersíveis. Tendo como primeiro comandante o capitão de corveta Protógenes Pereira Guimarães, a Escola de Aviação Naval começou a funcionar, provisoriamente, na Ilha das Enxadas e, logo no primeiro ano, brevetou quatro oficiais, três dos quais haviam pertencido ao malogrado curso da extinta Escola Brasileira de Aviação.

Para contornar a dificuldade em obter aviões na Europa, foram adquiridos nos Estados Unidos, junto à fábrica Curtiss Aeroplane Company, três aerobotes Curtiss F, além de boa quantidade de peças sobressalentes para garantir sua manutenção. Para ministrar instrução de voo na escola, a Marinha contratou o piloto e mecânico norte-americano Orton Hoover, que trabalhava na Curtiss.

Em 1917, foi aprovado o regulamento da Escola de Aviação Naval, estabelecendo os cursos a serem ministrados e as provas aéreas aplicadas. No decorrer desse ano, formaram-se novos pilotos, observadores e pessoal de apoio de aviação, inclusive alguns oficiais do Exército, que, após a morte do tenente Kirk, tornaram-se novos pioneiros da aviação militar.

Os aviadores brasileiros vão à guerra

O envio de aviadores navais para treinamento militar no exterior foi decidido durante a Conferência Interaliada. Na ocasião, Itália, Estados Unidos e Grã-Bretanha se declararam em condições de receber os aviadores brasileiros, especialmente os britânicos, que, atuando em larga frente e operando com dezenas de esquadrões, estavam com dificuldades para repor seus pilotos perdidos. Na frente ocidental, a expectativa de vida dos pilotos era extremamente reduzida. O piloto do Royal Flying Corps (RFC, Real Corpo de Aviação do Exército britânico) Arthur Gould Lee calculou que a média de sobrevivência de um piloto de caça em 1916 era de

aproximadamente três semanas.¹⁰ Por decisão do presidente Wenceslau Braz, seguiram para o exterior apenas voluntários, com a particularidade de que para os Estados Unidos foram os casados e, para a Europa, considerada uma área mais arriscada, apenas os solteiros.¹¹ De acordo com os entendimentos firmados na conferência, após concluírem o treinamento, os pilotos brasileiros deveriam participar do conflito, integrando as aviações dos países que os acolhessem.

Por ocasião do reconhecimento do estado de guerra contra a Alemanha, em outubro de 1917, a Aviação Naval, embora fosse uma arma recente, já estava razoavelmente bem estruturada e possuía mais aviadores do que aeronaves. Logo, quando surgiu a possibilidade de voar na Europa, muitos se ofereceram como voluntários, conforme destacou o jornal *Correio da Manhã*: “Como temos noticiado, continuam a chover de todas as guarnições pedidos para matrícula na Escola Militar de Aviação na Inglaterra”.¹²

Para os Estados Unidos seguiram os tenentes Mário Godinho e Fileto da Silva Santos, além do suboficial Antônio Joaquim da Silva Júnior, para estagiar no U. S. Naval Air Service (Serviço Aeronaval dos Estados Unidos) e, posteriormente, participar da patrulha antissubmarino no Atlântico Norte. Os aviadores navais brasileiros permaneceram voando com a Marinha norte-americana até alguns meses após o armistício, protegendo a navegação contra submarinos que poderiam não ter recebido o comunicado do fim das hostilidades.¹³

Em contrapartida, ao final da guerra, a Marinha dos Estados Unidos enviou uma missão militar de instrução para a Escola de Aviação Naval, sob os auspícios do tenente-comandante P. A. Cussachs e do tenente Jayme Oliver, mais cinco suboficiais, que prestaram importantes serviços à aviação brasileira.

No fim de 1918, um grupo de oficiais e praças da Marinha seguiu para a Itália com o objetivo de frequentar as escolas de aviação daquele país.

Sob a liderança do capitão de corveta Protógenes Guimarães, a equipe era composta pelos tenentes Ernani Ferreira de Souza, Fernando Victor Savaget, Jayme Americano Freire, Epaminondas Gomes dos Santos; sargentos Arthur Cleveland Nunes, Antônio Tarcílio de Arruda Proença, Gelmirez Patrocínio Ferreira de Mello e Octávio Manoel Afonso; além dos cabos Pedro Antônio Silva e José Cordeiro Guerra.¹⁴ Posteriormente, seguiu para a Itália o tenente Raul Bandeira, instrutor da Escola de Aviação Naval, que deteve os recordes de voo de maior altura e maior duração no Brasil até 1917.

Os aviadores navais brasileiros iniciaram suas atividades de instrução na Escola de Observadores Militares, em Centocelle, na qual aperfeiçoaram o conhecimento na importante atividade de observação aérea. Em seguida, especializaram-se na pilotagem de aviões terrestres, na Escola de Aviação Militar do Exército italiano, localizada em Cerveteri. Voando aeronaves Ansaldo, os aviadores foram qualificados nos cursos de caça e acrobacia aérea, ministrados nos céus de Roma e Fubara. A fase seguinte foi o curso de hidroaviões, realizado na Escola de Aviação Naval localizada na grande base naval de Taranto. Utilizando as aeronaves Ansaldo I.S.V.A. e Macchi M.5, os aviadores navais brasileiros capacitaram-se na execução de patrulhas antissubmarino e ataques com bombas e torpedos.

O grupo enviado à Itália não chegou a entrar em combate e lá permaneceu até 1919, mas o ministro da Marinha determinou que fosse considerado “como embarque em navio de guerra o tempo de serviço de todo o pessoal da Marinha, designado para dirigir e aperfeiçoar, na Europa e nos Estados Unidos, os seus conhecimentos de Aviação Naval”.¹⁵

Durante o período de instrução na Itália, o tenente Jayme Americano Freire envolveu-se em um grave acidente, ao capotar seu avião durante um pouso malsucedido. Felizmente, o piloto nada sofreu, embora a aeronave tenha ficado bastante danificada.

Ao final da Conferência Interaliada, o embaixador brasileiro em Londres foi recebido em audiência pelo rei George V, para quem entregou uma carta do presidente Wenceslau Braz manifestando o desejo do Brasil de se unir à causa aliada. Em resposta, o soberano britânico ofereceu as escolas de aviação do Royal Naval Air Service (RNAS), arma aérea da Marinha Real, e do Royal Flying Corps, força congênere no Exército britânico, para fornecer treinamento básico e avançado para os aviadores brasileiros. Superados alguns entraves burocráticos, ficou decidido o envio de oito oficiais da Marinha e um do Exército para a Inglaterra, os quais seguiram em duas levadas.

O primeiro grupo partiu em 8 de janeiro de 1918, a bordo do paquete Barrow, que fazia a linha da mala postal britânica, e era composto pelo capitão-tenente Manoel Augusto Pereira de Vasconcellos e os primeiros-tenentes da Armada Virginius de Brito de Lamare, Fábio de Sá Earp e Belisário de Moura, além do também primeiro-tenente Aliathar de Araújo Martins, do Exército brasileiro. Todos eram aviadores brevetados pela Escola de Aviação Naval, e o tenente De Lamare era famoso por haver conduzido Santos Dumont como passageiro, em um voo sobre a Baía de Guanabara em janeiro de 1917, quando o Pai da Aviação visitou a escola.

Dezoito dias mais tarde, partiu do porto do Rio de Janeiro o paquete Amazon, conduzindo os primeiros-tenentes Heitor Varady e Eugênio da Silva Possolo, e os irmãos e segundos-tenentes Lauro de Araújo e Olavo de Araújo, todos oficiais da Marinha. Destes, apenas Varady era cursado como piloto, e os demais não possuíam nenhuma experiência com aviação.

A chegada dos aviadores brasileiros à Inglaterra praticamente coincidiu com a criação da Royal Air Force (RAF, Real Força Aérea britânica), organizada pelo major-general Hugh Trenchard, a partir da fusão do RNAS e do RFC. A RAF incorporava um conceito de organização e emprego diferenciado e inovador, tornando-se a primeira força aérea do mundo a se

tornar independente do controle do Exército ou da Marinha.¹⁶ As primeiras semanas foram reservadas para a aclimação e aprendizado da língua inglesa, visto que somente os irmãos Araújo eram fluentes no idioma.

O primeiro destino dos brasileiros foi a cidade de Eastbourne, no condado de Sussex, localizada na costa sul da Inglaterra. Ali havia uma escola de aviação pertencente à Eastbourne Aviation Co. Ltd., que, com o início da guerra em 1914, havia sido requisitada pelo governo britânico e incorporada ao RNAS para ministrar a instrução primária de voo.

A reestruturação decorrente da criação da RAF transformou a escola na 206 Training Depot Station (TDS), unidade responsável pela instrução preliminar de voo em hidroaviões e aeronaves baseadas em terra. Para isso, utilizava os aerobotes Curtiss H-2 Small America e os aviões Avro 504, Airco DH6, Sopwith Camel e Sopwith Pup.¹⁷

O corpo docente do 206 TDS incluía diversos instrutores veteranos dos combates aéreos da frente ocidental, como o comandante Arthur W. Wood, que se tornou ás¹⁸ do RNAS aos 20 anos de idade, com onze vitórias,¹⁹ e o tenente australiano Harold Percy Watson, que, mais tarde, se tornaria piloto de provas de aeronaves experimentais da RAF.



Figura 4.1

Os aviadores navais enviados para a Inglaterra. Da esquerda para a direita: Lauro de Araújo, Heitor Varady, Eugênio Possolo, Virginius de Lamare, Olavo de Araújo, Manoel Pereira de Vasconcelos e Fábio Sá Earp. O tenente Possolo perderia a vida em decorrência de acidente durante missão de treinamento.

Fonte: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

Como ocorreu na Itália, os brasileiros foram instruídos inicialmente em voo de hidroaviões, utilizando os aerobotes Curtiss H-2. Devido à sua experiência anterior no Brasil, o tenente De Lamare pulou essa primeira fase da instrução e passou diretamente ao voo em aviões baseados em terra. A nova etapa do curso foi realizada com as aeronaves bipostas Airco DH6 e Avro 504, e as monopostas Sopwit Pup e Camel, este um modelo de avião de caça arisco de difícil pilotagem e que exigia muito do piloto. O Camel esteve envolvido em diversos acidentes durante os treinamentos em Eastbourne.

Embora fosse experiente, o tenente De Lamare envolveu-se em dois acidentes e, apenas por muita sorte, escapou sem ferimentos. Em uma das

oportunidades, a aeronave que pilotava sofreu perda total. Em 12 de janeiro de 1918, foi a vez de o tenente Olavo Araújo se envolver em um acidente fatal, quando a hélice de seu avião atingiu mortalmente o fazendeiro Frederick Elstone, que operava uma ceifadeira na orla da pista de aterragem. O inquérito instaurado concluiu que a morte foi acidental, mas advertiu o piloto declarando que ele deveria ter sido mais cauteloso. Poucas semanas depois, o tenente Olavo realizou um pouso desastrado, caindo com seu avião em uma canaleta ao lado da pista. Dessa vez, não teve tanta sorte, sofreu traumatismo craniano e feriu-se na perna, permanecendo fora de combate, baixado ao hospital até o armistício.

Mas o acidente mais grave ainda estava por vir. No dia 5 de setembro, uma esquadrilha de seis aviões, comandada pelo capitão da RAF Frank H. Creasy, decolou para um voo de instrução, três dos quais pilotados pelos aviadores brasileiros Possolo, Varady e De Lamare. O exercício envolvia um voo em formatura, mas, quando a esquadrilha se encontrava a uma altitude de 1.500 pés, o Sopwith Camel 1F pilotado pelo tenente da RAF R. H. Sanders colidiu com a cauda do Camel do tenente Eugênio Possolo. Perdendo a estabilidade, imediatamente as duas aeronaves precipitaram-se em parafuso em direção ao solo, provocando a morte instantânea dos dois aviadores. O inquérito subsequente considerou o lamentável episódio um acidente normal de instrução. O corpo do tenente Possolo, que havia escondido o fato de ser casado para poder seguir para a Inglaterra, foi enterrado no Cemitério de Ocklynge, com as devidas honras militares. Nos três dias que sucederam a morte dos tenentes Possolo e Sanders, os Camel de Eastbourne se envolveram em mais dois acidentes, matando seus pilotos. Devido à elevada taxa de perdas e à necessidade de recompletar, com pessoal habilitado, o crescente número de esquadrões, a instrução de pilotos na RAF era bastante precária e, com frequência, resultava em acidentes. Ao término da guerra, 14.166 pilotos britânicos haviam morrido, dos quais cerca de 8 mil vítimas de acidentes, mais da metade do total.²⁰

Quinze dias depois, os tenentes Varady, De Lamare e Sá Earp seguiram para a base RAF Calshot, situada em uma praia na Baía de Southampton, próximo à localidade de Lee-on-Solent. Nessa base estava estacionada a 209 TDS, pertencente à Escola de Bombardeiros de Patrulha, equipada com os hidroaviões Short 184, Short 827, Norman Thompson NT2 e Felixstowe F2A.²¹ Como parte do treinamento avançado, as missões passaram a ser cumpridas em condições reais, utilizando todo o equipamento, munição e disciplina de combate. Desafortunadamente, durante a estadia em Lee-on-Solent, Sá Earp e Varady



Figura 4.2

Embora fosse uma aeronave moderna, o Sopwith Camel era difícil de ser pilotado, e a instrução frequentemente resultava em acidentes, como o que vitimou o tenente Eugênio Possolo na base da RAF em Eastbourne.

Fonte: Imperial War Museum

contraíram a gripe espanhola e, embora conseguissem sobreviver, permaneceram internados no hospital até o final da guerra.

Com todos os oficiais já brevetados e com o treinamento completo, os brasileiros foram designados para a base RAF Cattewater, localizada perto de Plymouth, no sudoeste da Inglaterra, onde foram incorporados aos Esquadrões 237 e 238 da RAF, unidades operacionais subordinadas à 10ª Força de Defesa Costeira, que realizava a patrulha antissubmarino no Canal da Mancha. Voando em hidroaviões Felixstowe F.5, Short 184 e Short 240, armados com bombas e torpedos, os brasileiros atuaram em esquadrilhas mistas, juntamente com aviadores britânicos e norte-americanos.

Em um espaço de três meses, a 10ª Força contabilizou 9 mil horas de patrulha, localizou 42 submarinos inimigos e afundou três. Mesmo após o armistício, celebrado em novembro de 1918, os aviadores baseados em Cattewater continuaram os voos de patrulha, com o objetivo de localizar e destruir as minas magnéticas lançadas aos milhares pelos alemães durante a guerra para bloquear os portos da Inglaterra.

Em março de 1919, os aviadores brasileiros que estavam na Inglaterra receberam ordens para retornar ao Brasil, o que foi feito a bordo do tênder Belmonte. Terminava, dessa forma, a contribuição da incipiente aviação naval brasileira na guerra, que, embora modesta, trouxe valiosos ensinamentos para a consolidação da arte de voar nas Forças Armadas brasileiras.

Considerações finais

O desenvolvimento das Aviações Militar e Naval foi uma consequência extremamente positiva da Grande Guerra para as Forças Armadas brasileiras. Enquanto a Marinha do Brasil optou por uma missão aeronaval norte-americana, o Exército brasileiro aproveitou a experiência dos franceses.

Da mesma forma que o Exército contratou em 1919 a Missão Militar Francesa, a Marinha também buscou no exterior o auxílio de uma potência estrangeira para instrução, modernização e reorganização da força naval brasileira. A escolha recaiu sobre os Estados Unidos, que venceram a disputa com a Grã-Bretanha pelo envio da missão. O contrato foi assinado em Washington, em 6 de novembro de 1922, mas, como ocorrera no Exército, a cooperação internacional começou mais cedo para a Aviação Naval, com a consultoria técnica dos norte-americanos, sob os auspícios dos comandantes Cussachs, Olivier, Capehart, e de cinco suboficiais da U. S. Navy.

A doutrina norte-americana introduziu modificações no funcionamento dos cursos, permanecendo o de piloto-aviador e sendo criados os de mecânico naval de aviação e marinheiro especialista de aviação, com o objetivo de reforçar a infraestrutura da Aviação Naval. Com o fim da guerra, a importação de aeronaves excedentes tornou-se mais fácil, e a Escola de Aviação Naval aproveitou a oportunidade para adquirir, em 1919, dois Fairman F41, quatro Curtiss N9, dois Ansaldo I.S.V.A., um Macchi M7 e cinco Macchi M9. A Aviação Naval recebeu, ainda, duas doações, um Avro 504, da fábrica inglesa Handley Page, e um Macchi M7, presente do governo italiano.²²

A chegada de militares franceses para instruírem o Exército brasileiro teve início justamente pelos instrutores de aviação.²³ Antes mesmo do término da guerra, o Brasil solicitou oficialmente ao governo da França a vinda de uma Missão Militar de Aviação e, em julho de 1918, o chefe da Comissão Militar Brasileira na França, general Napoleão Felipe Aché, encaminhou um pedido formal nesse sentido ao embaixador brasileiro em Paris.²⁴ No dia 10 de julho de 1919, com a chegada da Missão Militar Francesa de Aviação,²⁵ também conhecida como “Pequena Missão” e chefiada pelo capitão Etienne Magnin, foi criada a Escola de Aviação Militar, com sede no Campo dos Afonsos, na capital federal. Para a

instrução, foram adquiridos, inicialmente, aviões franceses excedentes do conflito, que chegaram ao Brasil nos anos de 1919 e 1920. As primeiras aeronaves da Aviação Militar foram dos seguintes modelos: Nieuport e Spad 84 Hebermont (treinamento), Nieuport e Spad VII (caça), e Breguet XIV (observação e bombardeio).

No início de 1920, formou-se na escola a primeira turma de pilotos-aviadores militares do Exército brasileiro, recebendo o brevê de piloto doze oficiais, e, a partir da segunda turma, além dos oficiais, passaram a ser formados pilotos sargentos e cabos. Uma nova turma de pilotos graduou-se em 1921 e, nesse mesmo ano, foi criado, na Escola de Aviação Militar, o curso de observador aéreo, consolidando, de uma vez por todas, a aviação no seio do Exército brasileiro.²⁶

Efetivamente, as Forças Armadas brasileiras começavam a voar.

- 1 Brasil, Presidência da República, “Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914. Estabelece regras gerais de neutralidade do Brasil no caso de guerra entre as Potências estrangeiras”.
- 2 “Primary Documents: Alfred von Tirpitz on German Declaration of Naval Blockade of Britain, 4 February 1915”.
- 3 Brasil, Presidência da República, “Decreto nº 3.361, de 26 de outubro de 1917. Reconhece e proclama o estado de guerra iniciado pelo Império Alemão contra o Brasil”.
- 4 Incaer, *História geral da Aeronáutica brasileira: dos primórdios até 1920*, v.1, p.388.
- 5 Ibid., p.383.
- 6 Ibid, p.376.
- 7 Nelson Freire Lavenère-Wanderley, *História da Força Aérea Brasileira*, p.34.
- 8 Ibid., p.35.
- 9 Cláudio Passos Calaza, *Aviões no Contestado: descortinando um emprego militar inédito*. *Revista Brasileira de História Militar*, Rio de Janeiro, n.8, ago. 2012, p.89.
- 10 Delmo de Oliveira Arguelhes, *Sob o céu das valquírias: as concepções de heroísmo e honra dos pilotos de caça na Grande Guerra (1914-18)*. De acordo com o autor (p.59-60), “com os diversos ritmos do combate, essa razão de perdas variava. Durante o abril sangrento de 1917, o RFC estimava a média de vida dos pilotos de caça em horas de voo: dezessete e meia. Na visão dos pilotos, a morte dos companheiros, dos inimigos e do próprio devir, que não era nem um pouco

animadora. Estatisticamente, o próximo a morrer poderia ser ele mesmo. Daí o senso de presente, tão vivo nas memórias de guerra. Ver o sol nascer mais uma vez já podia ser considerado uma grande vitória”.

- 11 Hélio Leôncio Martins, A participação da Marinha brasileira na Primeira Grande Guerra, *História Naval Brasileira*, v.5, t.Ib, p.257-8.
- 12 *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, n.6875, 21 dez. 1917.
- 13 Adrian van Wyen, *Naval Aviation in World War I*, p.89.
- 14 Antônio Pereira Linhares, *Aviação naval brasileira 1916-1940*, p.16.
- 15 Ordem do Dia nº 246, de 9 de novembro de 1918, do ministro da Marinha, apud Linhares, *Aviação naval brasileira 1916-1940*, op. cit., p.16.
- 16 Cf. Christopher Shores, *Finnish Air Force 1918-1968*. A Força Aérea finlandesa reclama o fato de ter tido a primeira força aérea independente no mundo, quando foi fundada, em 6 de março de 1918, que consistia em um avião e era comandada por um oficial subalterno. A RAF, no entanto, foi criada em 1º de abril de 1918, mas é considerada a pioneira em função de ter estrutura, organização e cadeia de comando do porte de uma Força Aérea.
- 17 M. B. Barrass, “A History of RAF Organisation: Aircraft Allocated to Training Units – Pilots”.
- 18 De acordo com Arguelhes (*Sob o céu das valquírias*, op. cit., p.50), o “famoso esportista aéreo francês, Adolphe Pégoud, conseguiu abater seis aviões no mesmo ano. A imprensa francesa o aclamou como ás da aviação. Esse termo local designava antes de 1914 as estrelas dos esportes; após Pégoud, passou a significar piloto que havia abatido muitos aviões. Logo, estabeleceu-se tacitamente que mereceria o título quem atingisse a marca de pelo menos cinco vitórias”.
- 19 Ron Kindell, *Royal Navy Hall of Honour World War I, 1914-1918*, p.454.
- 20 Arguelhes, *Sob o céu das valquírias*, op. cit., p.183.
- 21 Barrass, “A History of RAF Organisation”, op. cit.
- 22 Incaer, *História geral da Aeronáutica brasileira*, op. cit., p.455.
- 23 A primeira Missão Militar Francesa funcionou no Brasil entre 1906 e 1924, com intervalo durante a Primeira Guerra Mundial, mas foi contratada para qualificar a Força Pública de São Paulo e não o Exército brasileiro.
- 24 Jayme de Araújo Bastos Filho, *A Missão Militar Francesa no Brasil*, p.63.
- 25 A Missão Militar Francesa de Aviação também ficou conhecida como “Pequena Missão”, para distingui-la da missão maior que viria ao Brasil no ano seguinte, sob a direção do general Maurice Gamelin.
- 26 Carlos Roberto Carvalho Daróz, *Um céu cinzento: a história da aviação na Revolução de 1932*, p.56-7.

5

A mobilização pela via da medicina: A atuação da Missão Médica Brasileira enviada à França (1918-1919)

Cristiano Enrique de Brum

A Primeira Guerra Mundial ou Grande Guerra (1914-1918) ficou conhecida não apenas por ser uma “guerra mundial”, mas por ser a primeira “guerra total”. Ou seja, ela afetou todos os setores da sociedade: soldados e civis, homens e mulheres, adultos e crianças, espaço público e espaços privados. Nesse sentido, enquanto os homens eram enviados para as trincheiras, as mulheres dinamizavam a economia de guerra nas fábricas. Enquanto os soldados lutavam no front, os intelectuais debatiam a identidade nacional na imprensa. Foi nesse contexto de “totalização” do conflito que os meios científicos foram impactados. A guerra, cada vez mais tecnológica e científica, agora exigia o serviço dos homens da ciência em prol de seus países. Assim, foram mobilizados engenheiros, químicos, matemáticos etc. E, nesse mesmo contexto, também foram mobilizados médicos.

O Brasil, tendo declarado guerra à Alemanha em outubro de 1917, planejou uma série de ações militares para auxiliar os países aliados. Tendo

entrado tardiamente no conflito, o Brasil não conseguiu enviar oficialmente uma força militar terrestre para combater nas trincheiras ao lado das demais nações aliadas (França, Inglaterra, Estados Unidos, Portugal e outros), como aconteceu com a Força Expedicionária Brasileira durante a Segunda Guerra Mundial. Entretanto, sendo a única nação latino-americana que efetivamente se envolveu no conflito em termos militares, o Brasil enviou para a França dezenas de médicos, que, por meio da Missão Médica, trataram feridos, atingidos pela gripe espanhola, e fundaram um hospital na zona de guerra.

Apresentarei, neste texto dividido em duas partes, primeiramente como aconteceu a mobilização de médicos brasileiros para atuar na França e quais foram os médicos escolhidos; e, a seguir, como se deu a atuação da Missão Médica.

A mobilização pela via da medicina

Mas por que, em vez de soldados para o conflito, o Brasil decidiu enviar uma missão médica? Afinal de contas, em que contexto ocorreu essa opção pela medicina? Em que situação se encontrava o contingente militar e a medicina brasileira? Qual o peso de cada um deles, para nos fazer optar por um apoio médico em lugar de uma força de combate? Para compreender essa escolha, é necessário, primeiramente, discutir a situação da medicina na década de 1910, bem como a situação de alistamento militar.

No Brasil da década de 1910, a medicina se apresentava como um elemento essencial para a “cura” de um país devastado pelas assim chamadas “degenerações sociais” e epidemias. Para livrar o país do que mais o identificava (a doença), os médicos iniciaram o movimento sanitarista, cujo objetivo era curar as populações dos sertões.¹ Esse movimento, que via o Brasil como um país doente e que propunha ações de

saneamento, ocorreu quando também se discutia a questão do alistamento militar e a possibilidade de enviar brasileiros para a Grande Guerra.

Nesse contexto do recrutamento militar, o médico Miguel Pereira ficou muito conhecido por apontar problemas sanitários do país. Um discurso, proferido por ele em 1916 durante a Grande Guerra e em meio à discussão sobre a nova legislação referente ao serviço militar brasileiro, ia além das questões relativas à saúde.² O pronunciamento, famoso por cristalizar a imagem do Brasil como “um imenso hospital” composto por uma “legião de doentes”, era destinado ao deputado Carlos Peixoto, que, segundo Pereira, gostaria de recrutar brasileiros para a guerra: “Segundo versão que nos apresenta Miguel Pereira em seu discurso, o deputado teria dito que estaria disposto, em função do conflito mundial que ocorria na ocasião, a ir aos sertões convocar os caboclos para o Exército brasileiro de modo a defender o país”.³

Em seu discurso, Pereira ataca Peixoto e destaca os problemas enfrentados pelos possíveis soldados do país, pelos homens que deveriam promover sua segurança:

Parte – e parte ponderável – dessa brava gente não se levantaria: invalidos, exangues, esgotados, pela ankylostomise e pela malaria; estropiados e arrasados pela molestia de Chagas; corroidos pela syphilis e pela lepra; devastados pelo alcoolismo, chupados pela fome, ignorantes abandonados, sem ideal e sem letras. [...] Uma legião de doentes e de imprestáveis. Quais os soldados que o orador iria equipar?⁴

A questão do alistamento e da mobilização militar é fundamental nesse quadro. O brasilianista Frank D. McCann aponta que “a guerra na Europa [...] demonstrava a necessidade de um exército de cidadãos, uma milícia civil semelhante à da Suíça ou à Guarda Nacional dos Estados Unidos”.⁵ Para o autor, o Exército tinha grande dificuldade até para alojar, vestir e alimentar tantos homens, quanto mais para treiná-los e armá-los. Embora o

Brasil não mandasse tropas para os campos de batalha europeus, a guerra forneceu uma justificativa imperiosa para expansão imediata.⁶

A partir dessa necessidade, o país “delineou um programa básico de educação física, manobras militares e prática de tiro para um treinamento apropriado”.⁷ Na luta pelo alistamento militar, atuaram intelectuais e militares que procuravam sanar essa falha na segurança nacional. Nesse sentido atuaram os membros da revista militar *A Defesa Nacional*, além de Olavo Bilac, presidente da Liga de Defesa Nacional, e que acabou conhecido como patrono do alistamento. Em 1917, após diversas décadas de tentativas frustradas e de esforços de Bilac, o Brasil conseguiu recrutar seus primeiros soldados-cidadãos por meio de alistamento por sorteio.⁸ A discussão política também incluía o debate sobre o aumento de efetivo de um máximo legal de 25 mil homens para um total de até 30 mil. Os debates na Câmara se estenderam, incluindo divergências a respeito de qual seria o número adequado para uma mobilização de soldados. Porém, a convocação de um grupamento oficial de combate não ocorreu.

Segundo McCann, “a Primeira Guerra aguçou nas elites brasileiras a consciência das fraquezas de seu país, mas não se formou de imediato um consenso sobre a linha de ação adequada”.⁹ Mas, mesmo que o país conseguisse mobilizar um efetivo de algumas dezenas de milhares de soldados, surgiria outro entrave: como fazer a travessia do Atlântico com esses combatentes? Os Estados Unidos conseguiram liquidar a barreira marítima, pois haviam realizado grandes investimentos na Força Naval durante décadas. Ao Brasil, com a sua Armada desatualizada, seria necessário, se conseguíssemos soldados, apoio de países aliados para o transporte. Assim, com a capacidade de mobilização reduzida e sem condições de montar, instruir e, ainda, transportar um corpo de combate, o país decidiu enviar, como uma de suas forças mais importante aos Aliados, um apoio médico.

Para aquelas nações que se inserem nas grandes guerras sem o preparo necessário, ou que são militarmente defasadas em relação aos grandes blocos envolvidos, os auxílios logísticos ou humanitários podem aparecer como alternativas possíveis. Nessa perspectiva, a opção de escolha por um auxílio não militar enviado para os conflitos se apresenta como *soft power*. Na perspectiva criada por Joseph Nye, *soft power* é uma forma de atitude alternativa para atuação e projeção internacional dos países, sem o uso de argumentos diplomáticos pesados (como poderio militar ou força econômica); trata-se de uma segunda via para as nações alcançarem seus objetivos. Para o autor, é possível ter ganhos em um conflito sem uso da tradicional força militar ou econômica por meio do *soft power*.¹⁰ Os chamados apoios humanitários e os cuidados médicos podem ser uma face desse poder.

Assim, o envio de um grupo médico também pode ser considerado uma estratégia, porém com ganhos a médio e longo prazos, se comparado com o *hard power*. Considerar a existência de um *soft power* admite, por outro lado, o conhecimento de um poder não *soft*. Nesse sentido, e trazendo esses conceitos para dentro da instituição militar brasileira, identificamos que no passado, no Exército brasileiro, havia uma mentalidade corrente que diferenciava “as ‘Armas’, consideradas pelos seus componentes mais nobres e combatentes, e os ‘Serviços’ como médico e intendência, muitas vezes considerados apenas como suporte. Hoje, muitos desses conceitos estão em constante mudança, e a logística é considerada de elevada relevância estratégica”.¹¹

A saúde se reafirma nesse século de extremos¹² em que, até então, nenhum conflito havia sido tão mortal. Desse modo, todos os países que mobilizaram um grande número de soldados organizaram serviços ou divisões de saúde, procurando, assim, cuidar de seus militares feridos e moribundos. Não foi diferente com os países ao lado dos quais lutava o Brasil: os canadenses possuíam o Canadian Army Medical Corps; os

britânicos, The Royal Army Medical Corps, e os americanos contavam com seu Army Medical Department. O Corpo Expedicionário Português possuía, igualmente, um serviço de saúde, que também foi enviado para o front. Muitos desses agrupamentos se espalharam pelas regiões imediatas às trincheiras ou na retaguarda, com destaque especial para as ações no front ocidental.

Essa guerra industrial promoveu ainda o uso de novas armas, como submarinos, aviões e *tanks*, que foram utilizados em larga escala por ambos os blocos em conflito. “Percebeu-se que o arame farpado era igualmente eficaz para conter o movimento de soldados assim como o dos animais.”¹³ Por vezes, essa guerra industrial-tecnológica se utilizava da ciência para criar novas armas ou para aperfeiçoar as já existentes. A ciência usada para matar, e não apenas para curar, deixou uma marca importante no conflito a partir da manipulação de armas químicas. Conforme Eric Hobsbawm, “os dois lados tentaram vencer pela tecnologia”.¹⁴

Muitos países foram atingidos pela percepção de um conflito diferente: foi o primeiro a matar mais por ferimentos bélicos do que por doenças, exigindo, dessa maneira, atenção especial nos cuidados aos feridos. Tratava-se de um novo tipo de guerra. Era uma guerra científica que contava com diversas inovações tecnológicas e, mesmo, esforços de pesquisas científicas. E de um perfil muito mais mortífero. Pensando nesses aspectos, diversos países organizavam seus agrupamentos médicos civis ou militares para apoiar os Aliados.

Era nessa guerra que o Brasil queria atuar, para celebrar, quiçá, a paz junto aos seus aliados, ganhando projeção internacional ao cessar a beligerância. Não conseguindo ingressar no conflito por meio de soldados, optou por enviar médicos para o teatro de guerra.

Decidida a atuação por meio de um grupamento médico, iniciaram-se as tratativas para a composição do grupo. Para organizar esse grupo

diplomático-científico, foi necessária a escolha de um chefe. Assim, antes mesmo de ser criada oficialmente, a Missão Médica já tinha seu chefe-coronel: o médico e político José Thomas Nabuco de Gouveia.

Deputado federal pelo Rio Grande do Sul e professor da Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, Nabuco de Gouveia circulava pelos espaços científicos, pelo meio médico, sem lhe faltar inserção política para almejar o posto de chefe da expedição a ser organizada. Possuía, ainda, experiência militar acumulada a partir da atuação na Revolta da Armada e na Revolução de 1893.¹⁵ Assim, não tardou em receber o convite oficial encaminhado, primeiramente, pelo ministro do Interior, Carlos Maximiliano, e, em seguida, pelo próprio presidente, Wenceslau Braz.¹⁶

Em seguida, o chefe da missão iniciou a redação do texto legal para criação da Missão Médica, que tomou sua forma definitiva a partir do Decreto nº 13.092, de 10 de julho de 1918. O decreto apontava que o papel da missão era “auxiliar o serviço de saúde dos nossos aliados”. O segundo artigo, por sua vez, apontava o tamanho do empreendimento: “O hospital terá a capacidade máxima de 500 leitos, até que o governo autorize aumento, se assim julgar necessário”.¹⁷

A composição da Missão contava com serviços clínicos e cirúrgicos, farmácia, intendência, secretaria e enfermaria, reunindo médicos, farmacêuticos, dentistas, bacharéis e militares de carreira. No momento da partida, a missão contava com um total de 153 missionários. Futuramente, já na Europa, esse número seria ampliado com inclusões constantes de novos missionários por meio de nomeações, contratações informais e adesões voluntárias.

Constituído, especialmente, de médicos cariocas, mineiros, paulistas e rio-grandenses, o grupo era um reflexo da vida política nacional do período. Assim, o critério político foi importante para a mobilização dos 98 médicos que compunham o grupo. Logo, além da capital, Rio de Janeiro, os estados

mais proeminentes economicamente da nação foram os que mobilizaram mais membros: Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul. Foram esses estados inclusive que organizaram “representações estaduais oficiais” compostas de membros civis. Minas Gerais mobilizou 7 médicos; São Paulo, 8; e Rio Grande do Sul, 14. Comparativamente, a classe médica gaúcha teve maior representação numérica do que a mineira ou a paulista. Porém, as posições ocupadas resumiram-se, praticamente, aos médicos adjuntos com patente de primeiros-tenentes. É possível que o elevado número de médicos gaúchos possa ter relação com a própria base política e o local de origem de Nabuco de Gouvêa, chefe da missão. Além de médico, Nabuco de Gouvêa era um prestigiado deputado federal pelo Rio Grande do Sul, tendo sido eleito por quatro legislaturas consecutivas. Os membros gaúchos possuíam grande representação numérica, mas tiveram de abrir mão das desejadas posições de chefe de serviços. Os membros da missão provenientes de Minas Gerais e São Paulo, apesar de estarem em menor número, tiveram uma distribuição mais homogênea, com indivíduos em todos os níveis do grupo.

Temos de lembrar que a Missão Médica ocorreu durante o período da Primeira República, época marcada pelo poder das oligarquias (não somente a representada pelo “café com leite”, mas também marcada pelo charque, pelo açúcar e pela borracha). Assim, a seleção de membros respeitou a projeção econômica dos principais líderes econômicos nacionais. Da mesma forma, apesar do critério de mérito científico que pautou a escolha dos membros, muitos entraram no grupo por indicação política ou por meio de relações clientelísticas.

Apesar da existência de uma maioria civil compondo o grupo, também participavam dele alguns militares de carreira. Por parte do Exército, foram nomeados cinco médicos: Pedro de Alcântara Pessoa de Mello e Alberto Mariz Pinto, capitães; Alberto de Souza, Paulino de Mello e Dutra e Scylla Teixeira da Silva, primeiros-tenentes. Acompanharam a delegação do Exército um farmacêutico, Manoel Vieira da Fonseca Junior, e dois dentistas,

Jarbas Richard de Almeida e Júlio Cesar de Miranda Marcondes Monteiro de Barros, todos dos quadros do Serviço de Saúde do Exército. A Marinha de Guerra, por sua vez, enviou seis médicos e dois farmacêuticos. Eram eles os médicos capitães-tenentes Armando de Aragão Bulcão e Antônio Hercílio do Rego, e os primeiros-tenentes Mário Kroeff, Antônio Ayres de Mendonça, Luiz Cordeiro Alves Braga e Luiz de Novaes Castello Branco. Acompanharam os farmacêuticos José Cerqueira Daltro Filho e José Brasil da Silva Coutinho.

A versão oficial sobre a composição da Missão Médica é de que se tratava do melhor da medicina brasileira sendo enviado para a Grande Guerra. Porém, uma análise mais detalhada revela que eram médicos ainda não consagrados, em sua maioria, que se encontravam em início da carreira, sendo liderados por médicos de maior projeção social e científica. Entre os membros médicos da missão, figuravam profissionais destacados com anos de atuação (professores de faculdades de medicina, clínicos e cirurgiões de experiência), porém a maior parte deles era composta de recém-formados em busca de espaço e crescimento profissional.

A atuação da Missão Médica Brasileira

Após a escolha dos membros e a organização de todos os trâmites, foi realizada a partida da missão, ocorrida no dia 18 de agosto de 1918 a bordo do navio francês La Plata. O embarque foi acompanhado por milhares de pessoas junto ao porto do Rio de Janeiro, com calorosas e emocionadas homenagens aos brasileiros.¹⁸

A primeira escala da viagem após a travessia do Atlântico estava programada para a cidade de Dacar (Senegal), na África. A viagem até o palco principal do conflito, a Europa, ocorreu com diversos percalços. O

perigo de torpedeamento por submarinos alemães deixava a tripulação em permanente estado de alerta. Além disso, diversas paradas estratégicas eram necessárias para abastecimento do navio.

O primeiro inimigo da Missão Médica logo se manifestou: era a gripe espanhola, epidemia que, aos poucos, tomava o mundo, sendo estimulada pela circulação de homens e soldados pelos continentes. Assim, mesmo antes de chegarem à Europa, durante a viagem, os missionários enfrentaram imprevistos relacionados à pandemia. Ainda no navio em direção ao Velho Continente, após terem saído de Dacar, no Senegal, alguns tripulantes começaram a sofrer desse mal. Por meio de relatos de membros da missão, é possível imaginar as péssimas condições das acomodações, a alimentação inadequada e, em especial, a ausência de isolamento que contribuíram para a disseminação da doença. Os relatos descrevem, também, tentativas de suicídio (bem e malsucedidas), doentes febris que perderam a vida entoando a *Marselhesa* e outros quadros desoladores.

A viagem, no entanto, prosseguiu: os outros destinos, antes da França, incluíam a estratégica cidade de Gibraltar e também Oran, na Argélia. Devido ao grave quadro em que se encontrava a tripulação do La Plata, as duas cidades acabaram fornecendo serviços para a desinfecção do navio em virtude da gripe espanhola e, inclusive, cuidados médicos para os doentes.

Em Oran, nos dias 18 e 19 de setembro, deram entrada no Hospital Militar Baudens 24 membros sob o diagnóstico de “gripe”. Ao todo, foram hospitalizados 17 médicos e 7 membros não médicos.¹⁹ Foi em Oran, no hospital, que faleceu Scylla Teixeira, um dos médicos da missão. Além dele, outros três membros também faleceram em virtude da epidemia. A notícia da morte de membros da missão que sucumbiram à gripe espanhola chegou algum tempo depois ao Brasil, causando comoção generalizada. Entidades civis e instituições públicas enviavam notas aos jornais das capitais relatando o pesar que sentiam com a morte daqueles “heróis” brasileiros.

Juntamente com os mortos da DNOG, eram as primeiras baixas do país na guerra.

Enquanto os afetados pela pandemia ficavam em Oran para recuperação, os demais seguiam viagem. Após longa estadia em Oran, o navio partiu para seu destino final: o porto de Marselha, na França.

Contando com algumas baixas com relação ao grupo inicial, a missão chegou à França, em 24 de setembro, recebida na cidade mediterrânea de Marselha por autoridades e médicos franceses. Após o desembarque no país, o chefe dos médicos brasileiros, Nabuco de Gouvêa, se dirigiu até Paris, com uma pequena parte dos membros, a fim de começar a organização inicial das tarefas. A partir desse momento, o professor George Dumas tornou-se agente de ligação do Exército francês com a missão.²⁰

Chegando em Paris, “[...] foram todos entregues ao alto-comando francês que os distribuiu pelas províncias, a fim de imediatamente prestarem serviço contra uma epidemia de gripe, que dizimava a população civil, enfraquecia a linha de frente e prejudicava a ação da retaguarda”.²¹

O livro *La Défense de la sante publique pendant la guerre*, de Léon Bernard, professor da Faculdade de Medicina de Paris, aponta que a “gripe apareceu na França entre 10 e 20 de abril de 1918”. A epidemia atingiria seu ápice “no exército terrestre assim como na população civil no mês de outubro”, porém, com o cessar das hostilidades em novembro, da mesma maneira a intensidade da epidemia decresceu. O ápice da epidemia é justamente quando a Missão Médica começa a atuar no território francês, tendo Paris atingido cerca de 5 mil mortos no período.²²

Nesse momento, para conter o avanço da gripe e iniciar os atendimentos, os membros da missão se dedicaram à montagem do Hospital Militar Brasileiro, a fim de concretizar o seu principal objetivo no conflito. A composição desse hospital demorou várias semanas, até que ficasse pronto para receber feridos e atingidos pela gripe espanhola. Desde a

escolha do prédio até a limpeza da área, as reformas estruturais e a montagem das alas e salas, tudo foi organizado pelos brasileiros com apoio do governo francês.

Em sua fase hospitalar, o Serviço de Gripe do Hospital Militar Brasileiro atuou entre 19 de outubro e 18 de novembro de 1918. O chefe do serviço era Faustino Esposel. Os outros membros eram os oficiais médicos, no caso os primeiros-tenentes Bonifácio Costa, Ernesto Leggerini, Sebastião Cesar da Silva, Salomão de Vasconcellos e Cesar Viana. Os farmacêuticos eram os tenentes Plínio de Castro e Carlos de Castro.²³ Dando apoio à saúde pública parisiense, o hospital atendeu 140 pacientes. Possivelmente improvisado, o hospital fechou suas portas em novembro e só foi reaberto, oficialmente, em dezembro de 1918, após o final do conflito. Em outros momentos, a missão e o hospital também trataram de atingidos pela gripe, mas a fase hospitalar foi a mais crônica, no que diz respeito a Paris.

Faustino Esposel revela detalhes sobre a instalação do serviço:

Recebi do Snr. Dr. VINCENT, medico do Exercito Francez, as informações necessarias sobre os doentes até então hospitalizados, bem como visitei todo o Estabelecimento e tomei conhecimento do modo por que estava sendo feito o serviço. Do dia 22 de Outubro em deante, o hospital ficou inteira e exclusivamente entregue aos medicos e pharmaceuticos da Missão Brasileira.

Recebi vinte e poucos doentes, mas as entradas succedendo-se de curtos intervallos elevaram rapidamente, no fim do primeiro dia de serviço, a cifra dos doentes ao numero approximado de 80, no dia seguinte ao de 110, mais ou menos, até attingir, em curto prazo ao de 140.²⁴

Fechado em meados de novembro, por ordem das autoridades francesas, o Serviço de Gripe finalizava oficialmente sua atuação. Porém, após o fechamento do hospital provisório, que futuramente seria reaberto, os

brasileiros continuaram atendendo a alguns atingidos pela gripe de forma individualizada.

Passada a pior fase da gripe, em outubro, restava à Missão Médica instalar definitivamente seu hospital e continuar sua atuação na guerra. O primeiro dilema a ser enfrentado pelo grupo de brasileiros no imediato momento da chegada foi: como auxiliar os franceses e quais seriam as necessidades mais urgentes? Se o decreto apontava que o objetivo da missão era cuidar de soldados feridos, a prática se revelou outra. A saúde pública francesa passava por uma situação delicada, como vimos, e no primeiro momento foi necessário cuidar de civis que padeciam da gripe espanhola. O segundo dilema da atuação dizia respeito à abrangência e ao local dos atendimentos: os brasileiros deveriam atuar na retaguarda (como hospital de apoio) ou no front (com atendimento imediato aos soldados feridos)?

De um modo ou de outro, a decisão cabia aos serviços de saúde do Exército francês, ao qual a missão estava subordinada. Assim, alguns médicos acabaram enviados para o interior, enquanto outros foram cuidar de atingidos pela gripe. Conforme Nabuco de Gouvêa:

Para todos os pontos da França foram remetidas *équipes*, que foram postas á disposição dos chefes militares das respectivas regiões. Ahi passaram esses médicos longa temporada, prestando um serviço inestimavel, conquistando, gradativamente, a confiança das autoridades francezas, a ponto de serem muitos deles investidos da funcção de direcção e comando de hospitaes e de divisões sanitárias.²⁵

Os missionários atuaram em equipes de trabalho e realizaram ações individuais em Paris e em outras doze cidades francesas, nas quais os membros passaram, em sua maioria, o período entre outubro de 1918 e as primeiras semanas de 1919. As atividades que exerceram foram bem variadas: atuaram em hospitais que trataram indivíduos afetados por gases, por doenças infecciosas, pela gripe, em centros de prisioneiros etc. Essas atuações se deram em cidades que eram grandes centros de atendimento

especializados na retaguarda: Besançon, Bordeaux, Bourges, Clermont-Ferrand, Le Mans, Limoges, Marselha, Montpellier, Nantes, Reims, Rennes e Tours. Chegando essas cidades, os membros eram distribuídos conforme a necessidade dos centros médicos locais. Atuando em apoio às equipes francesas, eles chegaram, em alguns casos, a assumir a chefia de serviços e até de hospitais, o que permitiu aos franceses porem suas licenças em dia.

Quando a Missão Médica chegou a Paris, no mês de setembro, alguns médicos brasileiros já atuavam em favor dos Aliados no Hospital Franco-Brasileiro, localizado na rue de la Pompe, número 179, no 16^e *arrondissement*. Esse hospital foi constituído a partir de uma ação filantrópica conjunta de famílias francesas e brasileiras que residiam na França. Era exclusivamente civil e não possuía nenhuma relação com o esforço de guerra do governo brasileiro. Descrito como um *hospital auxiliar* 520,²⁶ possuía apenas cinquenta leitos. “Esse hospital foi mantido pela Cruz Vermelha francesa e, mais especificamente, pela Association des Dames Françaises (ADF), que foi uma das três instituições que constituíam a Cruz Vermelha francesa na época”. Esse Hospital Franco-Brasileiro, aberto em 13 de abril 1917, era especializado em *grands blessés*, aqueles feridos de grande gravidade e com dificuldade de reintegração social, que passavam por longas internações. Porém, com a chegada da Missão Médica e a criação de um novo hospital com maior capacidade, acabou fechado, e seus membros enviados ao Hospital Militar Brasileiro, na rue Vaugirard, em Paris, o que aconteceu em 1º de novembro de 1918.²⁷

Houve dificuldade inicial para a escolha do prédio a receber o Hospital Militar Brasileiro, pois edificações de grandes proporções já se encontravam em uso. Entretanto, um edifício foi oferecido pelos franceses, com a contrapartida de que estes cuidassem tanto dos feridos de guerra quanto dos doentes afetados pela gripe. Assim, os brasileiros atuaram na organização do Hospital Brasileiro, remodelando o prédio que era um antigo

convento jesuíta, que existia na rue Vaugirard.²⁸ Quando pronto, o hospital, além de prestar ajuda à assistência pública francesa, também



Figura 5.1

O Hospital Militar Brasileiro em Paris, instalado na rue de Vaugirard.

Fonte: Centro de Memória da Medicina, UFMG. Fundo Borges da Costa

serviu como uma espécie de quartel-general durante o período de guerra, reunindo os missionários brasileiros.

Segundo o inventário dos bens hospitalares, o hospital era bem equipado e bastante amplo, possuindo, por exemplo, cerca de 50 quartos, 20 salões, cozinha, despensa, refeitório, laboratório, lavanderia própria, sala de revelação fotográfica, sala para fisioterapia (com banheiras de diversos tamanhos), sala de radiologia, aquecimento interno.²⁹ Todos os serviços se distribuíam em um prédio de três andares. A sua estrutura e qualidade o equiparavam ao hospital americano de Neuilly.³⁰ O nosocômio brasileiro se localizava na rue de Vaugirard, número 389-391, e foi classificado como um hospital benévolo.³¹ Tendo a abertura oficial ocorrido no início de dezembro

de 1918, é possível que no período anterior o hospital tenha atendido de maneira apenas provisória.

O Hospital Militar Brasileiro, dentro do esquema de organização da saúde de guerra, é correspondente a um hospital de retaguarda, o que significava, na prática, que não tratava de feridos recentes, oferecendo, na verdade, tratamentos intensivos e cuidados especializados. Atendeu não só feridos em combate, mas também acidentados e doentes. Foram localizadas, no Arquivo Histórico do Exército, 181 fichas individuais de atendimento.³² Destas, 94 estavam relacionadas a feridos de guerra, 27 a doentes, e outras 27 a acidentados. Percebe-se o alto número de feridos em combate; do total, 77 indivíduos apresentavam ferimentos por estilhaços de obus de artilharia. Os outros números são relativos a ferimentos por projéteis comuns e outros ferimentos.

O hospital possuía quatro serviços de cirurgia geral, um serviço de clínica médica e outros serviços especializados como apresentamos a seguir.

Serviços do Hospital Militar Brasileiro

Nome do Serviço	Chefe
Serviço de cirurgia geral	Benedito Montenegro
Serviço de cirurgia geral	Eduardo Borges da Costa
Serviço de cirurgia geral	Torreão Roxo
Serviço de cirurgia geral	Maurício Gudin
Serviço de clínica médica	Luna Freire
Serviço de radiologia	Toledo Dodsworth e Manoel de Abreu
Serviço de fisioterapia	Toledo Dodsworth (auxiliado pelo dr. Champtassin na mecanoterapia)
Serviço cirúrgico de vias urinárias	Toledo Dodsworth
Serviço de neurologia	George Dumas e Maurício de Medeiros
Serviço de prótese oculofacial	Professor Lemaître
Serviço de prótese maxilofacial	Professor Lemaître
Serviço de otorrinolaringologia	Renato Machado
Serviço de gripe	Faustino Esposel
Serviço de laboratório	Paulo Parreiras Horta
Serviço de farmácia	Olímpio de Oliveira Chaves

Fonte: Elaborado pelo autor³³

Outra característica interessante da atuação brasileira na guerra foi a colaboração conjunta entre profissionais franceses e brasileiros. Para os brasileiros, a guerra foi uma oportunidade de troca de conhecimentos

científicos, de convívio com grandes médicos e também de aprendizagem de novas técnicas. A cirurgia reparadora, por exemplo, estava sendo aperfeiçoada ao longo do conflito e foi absorvida por médicos brasileiros.

Em 11 de novembro de 1918, às 11 horas da manhã, a Grande Guerra chegava ao fim. Com a rendição dos alemães, o Brasil se encontrava ao lado dos vitoriosos. A alegria pela assinatura do armistício se misturava com a insegurança no que se referia ao destino da Missão Médica.

Apesar das dificuldades e elevados custos para manter uma centena de médicos na Europa, o Brasil estava entre os vitoriosos, e os delegados brasileiros da Conferência da Paz faziam o possível para passar uma boa imagem do país, mesmo quando o presidente Delfim Moreira decidiu acabar com a Missão Médica. Epitácio Pessoa enviou telegrama ao ministro das Relações Exteriores, Domício da Gama, explicando a situação:

TELEGRAMA DE PARIS

Informado particularmente Agencia Havas recebeu telegrama que aliás não publicou dizendo governo resolveu extinguir Missão Médica e mandou entregar desde já material General Aché julgo meu officio pedir Vocencia exponha presidente Republica ministro Guerra grande inconveniencia medida. Perante opinião aqui nossa collaboração guerra foi nenhuma sendo isto motivo recriminações repetidas má vontade nossas pretensões. Serviços hospital estão nos reabilitando perante essa opinião. Se governo suspende de chofre voltarão prevenções então mais aggravadas contribuindo augmentar dificuldades delegação perante governo e delegados francezes. Há actualmente 312 feridos recolhidos hospital. Justamente neste momento governo francez empenhou-se augmento numero de leitos. Imagine Vocencia péssimo effeito causaria se respondêssemos pedindo elles transfiram a seus hospitaes doentes existentes visto Brasil ter resolvido dissolver Missão Medica. Ignoro motivo acto nosso governo; quaesquer porem elles sejam parece-me poderão autorisar outras medidas nunca extinção hospital agora. Cordeaes saudações.

Epitácio Pessoa³⁴

O pedido de Epitácio Pessoa foi atendido em parte: poucos dias depois, em 19 de fevereiro de 1919,³⁵ foi assinado o decreto de extinção da Missão Médica, ainda que o hospital não tenha sido fechado.

A Missão Médica teve pouco tempo de atuação, cerca de seis meses desde sua chegada ao território francês. Com o governo brasileiro considerando que ela não era mais necessária, restava ao chefe começar a reduzir o seu contingente. No mês seguinte, março, pouco a pouco os médicos foram ordenados a retornar ao Brasil, encerrando-se a participação brasileira na guerra. Apesar de acabar com a Missão Médica, o governo decidiu manter o hospital em funcionamento, pois ainda existiam mais de trezentos pacientes em atendimento. Assim, os médicos de carreira da Marinha e do Exército ficaram de prontidão no hospital, que continuou operando até o final daquele ano e, a seguir, foi doado ao governo francês.

Mesmo com a dissolução da missão, alguns médicos não estavam interessados em retornar ao Brasil. Assim, utilizando seus recursos pessoais para continuar na França, preferiram ficar mais tempo na Europa, aperfeiçoando-se em suas competências.

Para alguns médicos, permanecer um período “estagiando” nos hospitais do Velho Mundo poderia representar um *upgrade* para a carreira. Nesse sentido, Leonídio Ribeiro revela seus interesses em participar da missão: “Era chegada a oportunidade de poder realizar, com meus próprios recursos, o grande desejo de ir à Europa, para aperfeiçoar os conhecimentos de medicina legal, no grande centro que era Paris”.³⁶

Como vimos, o Brasil percebeu que o envio de uma equipe médica poderia ser uma forma de atuar no conflito, mesmo sem o envio de um grupamento militar terrestre. Assim, rapidamente foi montada uma missão composta de médicos de diversas partes do país. Porém, mesmo antes de

chegar à Europa, a Missão Médica enfrentou seu primeiro inimigo na guerra: a gripe espanhola. Esse primeiro desafio pôs o grupo frente à dura realidade do conflito; ao chegarem à França, procurando combater esse inimigo da saúde pública, os membros da missão foram enviados para inúmeras partes do país. A ajuda também veio na forma de apoio médico aos feridos aliados, porém o Hospital Militar Brasileiro só foi aberto oficialmente após o fim da guerra, tornando-se um centro para atendimentos especializados em Paris. Após o desfecho do conflito, com dificuldades para se manter, a Missão Médica foi desmobilizada. No entanto, a intensa aprendizagem assimilada na jornada pôde se estender com a permanência de diversos médicos na Europa, que puderam usufruir, na prática, da clínica de guerra. Apesar de sua curta duração, o apoio médico brasileiro possivelmente ajudou o Brasil a se projetar na Conferência da Paz e na Liga das Nações, mas essa já é outra página de nossa história.

- 1 Gilberto Hochman trata da atuação de Belisário Pena e Arthur Neiva na constituição do movimento sanitarista da década de 1910. Cf. Gilberto Hochman, *A era do saneamento*, p.130.
- 2 Para análise do importante discurso do médico, cf. Dominichi Miranda de Sá, *A voz do Brasil: Miguel Pereira e o discurso sobre o “imenso hospital”*. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, v.16, supl.1, p. 333-48, jul. 2009.
- 3 Ibid., p.336.
- 4 Ibid.
- 5 Frank D. McCann, *Soldados da pátria: história do Exército brasileiro (1889-1937)*, p.222.
- 6 Ibid., p.236.
- 7 Ibid.
- 8 Ibid., p.232.
- 9 Ibid., p.215.
- 10 Joseph S. Nye Jr., *Soft Power: the Means to Success in World Politics*, p.5-6.
- 11 Paulo Yokota, *Um grito pacifista*. In: Massaki Udihara, *Um médico brasileiro no front*, p.11.
- 12 Assumimos aqui a perspectiva de Eric Hobsbawm, que lembra que os horrores do primeiro conflito mundial inauguraram esse breve século XX. Cf. Hobsbawm, *Era dos extremos*, op. cit.

- 13** Max Hastings, *Catástrofe 1914: a Europa vai à guerra*, p.40.
- 14** Hobsbawm, *Era dos extremos*, op. cit., p.35.
- 15** José Thomaz Nabuco de Gouvêa, *Dos ferimentos pelas modernas carabinas de guerra*.
- 16** Brasil, Ministério da Guerra, Missão medica especial enviada á França em caracter militar – Relatório enviado ao Exmo. Sr. Ministro da Guerra pelo Dr. José Thomaz Nabuco de Gouvêa, chefe da missão em 18 de janeiro de 1919, *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, 14 mar. 1919, p.8.
- 17** Brasil, Decreto nº 13.092, de 10 de julho de 1918. Crêa uma missão medica especial á França, em caracter militar, e dá outras providencias. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, 12 jul. 1918. p.6-7.
- 18** Conforme Marcelo Monteiro, “[...] estima-se que cerca de 4 mil pessoas estivessem no cais para assistir à partida da Missão Médica”. Cf. Marcelo Monteiro, *U-93: a entrada do Brasil na Primeira Guerra Mundial*, p.309.
- 19** Arquivo Histórico do Exército (AHEx), Fundo Missões de Paz (MisPaz), caixa 1, pasta 17.
- 20** Benedicto Montenegro, *Os meus noventa anos*, p.125.
- 21** Mário Kroeff, Missão Médica Militar em França na Guerra de 1918, *O Hospital*, Rio de Janeiro, v.75, n.2, fev. 1969, p.413.
- 22** Léon Bernard, *La Défense de la sante publique pendant la guerre*, p.147, 149.
- 23** AHEx, MisPaz, caixa 1, pasta 17, p.9, 15.
- 24** AHEx, MisPaz, caixa 1, pasta 17, p.2.
- 25** Brasil, Ministério da Guerra, Missão medica especial enviada á França em caracter militar – Relatório enviado ao Exmo. Sr. Ministro da Guerra pelo Dr. José Thomaz Nabuco de Gouvêa, chefe da missão em 18 de janeiro de 1919. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, Seção 1, p.8-16, 14 mar. 1919, p.13.
- 26** Hôpital auxiliaire 520 (HA 520), no original.
- 27** François Olier e Jean-Luc Quenec’hdu, *Hôpitaux militaires dans la guerre 1914-1918*. v.2.
- 28** Kroeff, Missão Médica Militar em França na Guerra de 1918. *O Hospital*, Rio de Janeiro, v.75, n.2, fev. 1969, p.413.
- 29** AHEx, MisPaz, caixa 3, pasta 1. *Inventaire Général de l’Hôpital Militaire Brésilien*, Bénévole 29 bis à Paris, le 15 Novembre 1919.
- 30** Montenegro, *Os meus noventa anos*, op. cit., p.119.
- 31** Hôpital bénévole 29 bis (HB 29 bis). Cf. Olier e Quenec’hdu, *Hôpitaux militaires dans la guerre 1914-1918*, op. cit.

- 32** A ficha com a numeração mais alta localizada foi #777, o que sinaliza que o hospital realizou, no mínimo, o equivalente a esse número de atendimentos. Cf. AHEx, MisPaz, caixa 5, pasta 5.
- 33** Tendo como base: AHEx, MisPaz, caixa 5, pasta 3.
- 34** AHEx, MisPaz, caixa 5, pasta s/nº.
- 35** Alfredo Souto Malan, *Missão Militar Francesa de Instrução junto ao Exército brasileiro*, p.53.
- 36** Leonídio Ribeiro, *De médico a criminalista: depoimentos e reminiscências*, p.93.

O Brasil na Segunda Guerra Mundial

6

A política da borracha e o acordo Brasil-Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial

José Carlos Meireles da Silva

A borracha passou a ser adotada no mundo quando o inventor norte-americano Charles Goodyear, em 1839, descobriu o método de vulcanização do produto. Essa engenhosidade desencadearia uma verdadeira corrida pela matéria-prima a fim de auxiliar a expansão imperialista durante a segunda metade do século XIX.

A descoberta da vulcanização mudou o destino da região Norte do Brasil, resultando na formação de diversas associações na Amazônia, cuja finalidade era exercer o monopólio sobre a matéria-prima. O produto deixou de ser uma simples “droga do sertão” e passou a atender às exigências da nova indústria europeia e dos Estados Unidos. A Amazônia tornou-se o principal polo comercial e exportador de látex, servindo para fomentar a indústria na fabricação de mangueiras, correias, calçados, pisos, artigos esportivos, vestimentas impermeáveis, equipamentos cirúrgicos, equipamentos elásticos etc.¹

No início do século XX, a hegemonia da borracha brasileira começava a ser ameaçada. Os comerciantes ingleses e holandeses passaram a explorar de maneira econômica o cultivo do produto por meio de um modelo sistemático, no Sudeste Asiático. O baixo preço do látex asiático e a eficiência do método empregado nos seringais malásios criaram condições favoráveis para que houvesse a redução da supremacia da goma elástica brasileira. Em consequência, os seringais da Malásia, do Ceilão e da Indonésia se apresentavam como os maiores produtores de borracha do mundo, e a indústria dos Estados Unidos e de outros países passaram a depender efetivamente dessas regiões.

Em 7 de junho de 1939, o Congresso norte-americano, preocupado com o conflito que se alastrava na Europa, resolveu votar a emenda que visava formalizar a proposta para abrir uma linha de crédito no valor de US\$ 100 milhões. Segundo Pedro Martinello, designou-se para elaborar esse parecer a Junta de Armamento do Exército e da Marinha. A comitiva de militares informou ao Senado que o produto considerado estratégico para o país era a borracha e que o estoque não poderia ser inferior a 500 mil toneladas.

A situação foi encarada com muita seriedade pelo governo norte-americano, que tratou de negociar com os britânicos a permuta de algodão por goma elástica, “mas inúmeros contratemplos concorreram para que tais trocas não fossem formalizadas”.² Os estrategistas estadunidenses avisaram o subsecretário de Estado, Sumner Welles, que o estanho e a borracha nativos do Extremo Oriente poderiam trazer transtornos ao país. Os especialistas deixaram claro que, se o conflito fosse direcionado para aquela região, os estoques de goma elástica só atenderiam a demanda de, no máximo, doze meses.³

Vale lembrar que dois fatores, também, causaram preocupações aos Estados Unidos: em 1941, os japoneses atacaram a base de Pearl Harbor, ocasionando severas consequências à frota norte-americana; e a invasão das

tropas nipônicas, em 1942, das zonas produtoras de borracha do Sudeste Asiático, que afetou a indústria dos Estados Unidos e dos países aliados. Os episódios fizeram com que os estadunidenses elaborassem um programa de contingenciamento na América Latina.

O presidente Franklin Delano Roosevelt nomeou a Rubber Reserva Company (RRC), órgão governamental criado em 28 de junho de 1940, para realizar estudos no tocante à importação de matérias-primas. O organismo apontou o Brasil como possível centro econômico para suprir a demanda do país. O governo norte-americano, acatando as orientações da entidade, firmou acordos relevantes com o governo brasileiro nos aspectos econômico, militar e, sobretudo, no que concernia à exploração da borracha.

Acordo entre Brasil e Estados Unidos para aquisição de borracha

A Segunda Guerra Mundial permitiu aos Estados Unidos intensificarem sua política na América Latina com ações bem abrangentes, uma vez que o país passou a enfrentar dificuldades em relação ao comércio exterior. Os produtos provenientes da Europa Continental estavam cada vez mais escassos, trazendo prejuízo à economia e à estabilidade militar dos Estados Unidos. Os norte-americanos, preocupados com sua reserva estratégica, buscaram firmar ajustes com os países do continente americano, visando obter matérias-primas como forma de compensar as perdas do comércio europeu. E, ainda, assegurar o abastecimento de artigos julgados essenciais ao esforço de guerra dos países aliados.

O governo brasileiro não tinha interesse em assumir compromissos peremptórios, mas sua margem de manobra estava se estreitando desde que as forças navais britânicas bloquearam grande parte do continente europeu.

O presidente brasileiro, Getúlio Dornelles Vargas, em 14 de agosto de 1940, escreveu em seu diário: “As nossas disponibilidades no exterior estão reduzidas à metade. A exportação diminuiu, a crise na balança comercial aproxima-se, os gastos militares aumentam”.⁴ Diante de tal cenário, Vargas procurou focar sua energia em questões avaliadas como fundamentais para o desenvolvimento do Brasil: a Marcha para o Oeste, a modernização do país, o aumento do apoio econômico aos Aliados e a aquisição de armamentos para as Forças Armadas brasileiras.

A Marcha para o Oeste foi um plano de governo bem audacioso que visava promover o desenvolvimento populacional e a integração econômica das regiões Norte e Centro-Oeste do país, já que a economia estava concentrada na faixa litorânea das regiões Sul e Sudeste. Nesse contexto, Vargas, em visita a Manaus no ano de 1940, proferiu um discurso em que narrava: “O Amazonas, sob o impulso fecundo da nossa vontade e do nosso trabalho, deixará de ser afinal um simples capítulo da história da terra, e equiparado ao outro grande rio retornar-se-á um capítulo da história da civilização”.⁵

O pronunciamento de Vargas deixava clara a pretensão de modernização do Brasil como parte estratégica de ocupação do interior. O objetivo era anexar “territórios vazios” ao “corpo da nação”. A Marcha para o Oeste, conforme María Verónica Secreto afirma, deveria “transformar a exploração nômade em sedentária, e para isso era necessário povoá-la, colonizá-la, fixar o homem à terra”.⁶ A expansão ideológica nacionalista proposta pelo Estado Novo varguista estava integrada ao aumento de industrialização e ao crescimento das cidades. Para Dennison de Oliveira, o projeto estadonovista não se restringia somente ao viés econômico:

A ambição das elites dirigentes do Estado Novo varguista, contudo, era ainda maior: buscava-se tornar o país autossuficiente na fabricação de todas as armas indispensáveis à guerra moderna, de uma vez só e para sempre. Nesse sentido, é reveladora a transcrição da fala de Dutra a Vargas que abre este texto introdutório. É manifesto o propósito de construir no Brasil um autêntico e

pujante complexo militar, propiciando à nação autonomia na fabricação de todos os artefatos e equipamentos bélicos.⁷

Em 1940, os Estados Unidos intensificaram medidas para alicerçar o completo alinhamento com o governo brasileiro à sua política. Os norte-americanos pretendiam estacionar suas tropas e fixar bases militares na América Latina como forma estratégica. Afinal, existia uma grande probabilidade de as tropas germânicas atacarem o continente americano via Nordeste brasileiro. A localidade, aparentemente, poderia oferecer poucas reações em termos de defesa, por se encontrar longe do alcance da aviação dos norte-americanos.

O governo Roosevelt solicitou ao presidente brasileiro a possibilidade de ocupar a região, mas os militares brasileiros encaravam esse cenário – se realmente as tropas norte-americanas teriam condições de defender o país e de fornecer o equipamento necessário ao reaparelhamento das Forças Armadas – com muita desconfiança.⁸ Assim sendo, uma série de entendimentos foi adotada, buscando o estreitamento nas áreas militares e econômicas entre ambas as nações.

Em março de 1941, ficou acertado entre o Ministério da Fazenda do Brasil e o Departamento de Estado norte-americano que seria emprestada ao governo brasileiro, por meio da Export and Import Bank, a importância de US\$ 12 milhões, “para a compra de armamentos, empréstimo para a fábrica de motores e um acordo de compra de materiais estratégicos”.⁹ Ressalte-se que o valor convencionado pelo banco não foi utilizado pelo governo Vargas, e o governo Roosevelt entendeu a atitude brasileira como descaso em relação ao acordo diplomático firmado entre os dois países.

O ajuste relativo à negociação de artigos estratégicos, assinado em 14 de maio de 1941, estabelecia que o Brasil deveria vender aos Estados Unidos suas exportações de bauxita, berílio, cromita, ferro, níquel, diamantes, minérios de manganês, mica, cristais de quartzo, borracha, titânio

e zircônio.¹⁰ Os estadunidenses, por sua vez, se comprometiam em comprar todos os estoques desses artigos durante o contrato preestabelecido, e ainda garantiriam o fornecimento de produtos indispensáveis à indústria brasileira. Francisco Corsi postula que o volume de investimentos feito pelos estadunidenses nos setores de minerais brasileiros não foi alcançado em sua plenitude naquele período. Para o autor, o convênio firmado com o governo brasileiro foi mais com intuito de fechar o comércio da Alemanha e garantir o controle dos preços praticados na América Latina.

Em 7 de dezembro de 1941, ocorreu o ataque do Japão à base de Pearl Harbor, que afetou decisivamente a economia dos Estados Unidos. Conforme observou Luiz Alberto Moniz Bandeira, a ofensiva promovida pelos japoneses “proporcionou a Roosevelt o pretexto que ele esperava para vencer a resistência dos isolacionistas e lançar os Estados Unidos, abertamente, no conflito contra o Eixo”.¹¹ A entrada dos americanos no conflito mundial exigiu um posicionamento claro dos países da América Latina.

A situação culminou com a Terceira Reunião dos Chanceleres Americanos, realizada no Rio de Janeiro entre 15 e 28 de janeiro de 1942, que contou com a participação de representantes de diversas nações do continente americano. A conferência buscava definir uma série de princípios políticos sobre a agressão formulada pelos nipônicos aos estadunidenses, rompimento das relações comerciais e diplomáticas com os principais países do Eixo (Alemanha, Itália e Japão), assim como o fornecimento de materiais estratégicos para os países aliados.

No que concerne ao rompimento com as nações do Eixo, a Argentina e o Chile se opunham à proposta do governo Roosevelt, confirmando sua posição de neutralidade em 11 de janeiro de 1942. O chefe da delegação dos Estados Unidos, Sumner Welles, anunciou, em 14 de janeiro, “que o Peru, o Paraguai e a Bolívia mudaram de opinião e se declaram prontos para apoiar

a declaração de rompimento com o Eixo”.¹² Quanto ao Brasil, já existiam alguns ajustes informais com os norte-americanos, mas, quando “os japoneses bombardearam Pearl Harbor [...], os dois lados se mexeram rapidamente para formalizar tais acordos de cooperação, principalmente envolvendo a produção da borracha na Bacia do Amazonas”.¹³

Ao término da reunião, Vargas enviou aos Estados Unidos o ministro da Fazenda, Artur de Sousa Costa, para tratar de assuntos de extrema importância, com o intuito de formalizar acordos entre os dois países. Após muito diálogo, em 3 de março de 1942 foi assinado o ajuste que marcava a negociação entre Brasil e Estados Unidos, conhecido como “Acordo de Washington”, cuja finalidade era o fornecimento efetivo de material bélico e a exportação de produtos primários imprescindíveis à indústria bélica norte-americana.

Para o governo brasileiro, esses entendimentos eram considerados essenciais, mas existia muita dúvida se realmente os americanos atenderiam às expectativas pleiteadas pelo Brasil. Vargas não parecia muito satisfeito com a política externa que havia assumido, e resolveu enviar um telegrama a Sousa Costa, que se encontrava em Washington, pedindo agilidade no processo de compra de material bélico anunciado pelo governo norte-americano.

O presidente Vargas encontrava-se pressionado por militares brasileiros, que cobravam um posicionamento rápido em relação às promessas feitas pelos estadunidenses e “da falta de resultados concretos para as Forças Armadas brasileiras, mas, também, porque se sentia pressionado pela Argentina”.¹⁴ O ministro da Fazenda utilizou-se do argumento de que o país vizinho do Sul estava aumentando seu efetivo militar nas áreas fronteiriças com o Brasil. Embora os estrategistas norte-americanos afirmassem que a situação não representava uma ameaça

iminente, eles estavam mais preocupados com a defesa do litoral por uma possível ofensiva das tropas alemãs no Nordeste brasileiro.

Cabe lembrar que alguns estudos foram realizados pelo governo norte-americano, antes da Segunda Guerra Mundial, visando operacionalizar a obtenção de matérias-primas. Os programas desenvolvidos por meio do órgão governamental dos Estados Unidos considerou a borracha como sendo o produto estratégico para atender aos anseios da indústria bélica dos norte-americanos e dos Aliados. O governo Roosevelt buscou ampliar seu comércio em direção aos seringais do Vale Amazônico, já que a região estava esquecida desde o início do século XX, quando surgiram as primeiras fazendas produtoras de goma elástica no Sudeste Asiático.

O programa dos Estados Unidos para extração da borracha

Antes da eclosão da guerra, o governo estadunidense estudava a proposta de negociar com o governo brasileiro a compra de 20 mil toneladas de látex, produzidas nos seringais do Vale Amazônico. Na época, havia a necessidade de os Estados Unidos manterem seus estoques estratégicos de goma elástica. Vale lembrar que a região brasileira já vinha sendo explorada por empresas daquele país, que consumiam em média cerca de 5 a 6 mil toneladas por ano do produto, cuja finalidade era abastecer a indústria de componentes cirúrgicos. Em 1940, o Departamento de Estado norte-americano utilizou-se da RRC, recém-criada, para investir em um programa de aquisição de borracha, que possuía um capital de US\$ 140 milhões.

O órgão informou ao governo norte-americano que poderia negociar com o Brasil a quantidade 12 mil toneladas do produto ao preço de 20 centavos de dólar por libra de peso, que deveria ser entregue no porto de

Nova York.¹⁵ De acordo com Luiz Miranda Corrêa, a consideração que o governo brasileiro teve com os estadunidenses, em abrir concessão para a compra da goma elástica, permitiu que a agência norte-americana ofertasse 30 centavos por libra a toda borracha disponível até 12 mil toneladas anuais, mas deveriam ser entregues nos Estados Unidos. A proposta foi considerada excelente na época, uma vez que o Sudeste Asiático só recebia o equivalente a 18 ½ centavos de dólar, por libra de peso.¹⁶

A preocupação com os estoques estratégicos de goma elástica aumentou sensivelmente quando os Estados Unidos declararam estado de beligerância contra o Eixo. Os britânicos decidiram colaborar com os norte-americanos vendendo toda a borracha produzida nas fazendas do Ceilão e da Índia, que ainda estavam em seu poder, mas as quantidades coletadas não eram suficientes para suprir o país. Consequentemente, a atenção voltou-se para os seringais do Vale Amazônico, em que foi nomeada a RRC para desenvolver um projeto sobre o setor gomífero na região.

O governo brasileiro, sabendo da necessidade dos americanos, designou uma equipe de estudiosos que produziu um documento informativo, no início de 1941, em que mencionava “a existência de 300 mil árvores da *Hevea brasiliensis*, espalhadas pela Amazônia, com um potencial de produção de 800 mil toneladas anuais, numa área de quase 1 milhão de milhas quadradas, compreendendo Brasil, Peru, Bolívia e Colômbia”.¹⁷ Pedro Martinello afirma que metade das seringueiras relatadas pelos técnicos poderia resolver a crise dos Aliados, mas a distância entre as árvores na selva seria um fator prejudicial. A situação era bem diferente em relação às plantações do Sudeste Asiático, que estavam cultivadas de forma organizada e de fácil acesso para os seringueiros e compradores.

Em janeiro de 1942, as negociações entre Brasil e Estados Unidos continuaram com vistas ao incentivo da produção de borracha na Amazônia. Após muitos diálogos, os dois países decidiram que utilizariam todos os

meios para aumentar a produção de matérias-primas estratégicas, não só na Amazônia, como no resto do Brasil.¹⁸ Em fevereiro, Vargas enviou Sousa Costa a Washington para discutir uma série de assuntos pendentes e relevantes para a estabilização de uma aliança entre as duas nações. No mesmo período, a Reconstruction Finance Corporation (RFC), órgão do governo norte-americano, e sua subsidiária RRC já vinham realizando estudos para intensificar a exploração da borracha na América Latina.

O presidente Roosevelt escreveu ao Congresso norte-americano uma mensagem presidencial relatando sua preocupação e propondo a criação de uma comissão para averiguar a situação econômica do país. Para isso, foram nomeados “Bernard Mannes Baruch, presidente da comissão; dr. James Bryant Conant, presidente da Universidade de Harvard; e dr. Karl Taylor Compton, presidente do Instituto de Massachusetts, e um corpo de técnicos especialistas”.¹⁹ A comissão ficou encarregada de elaborar o programa para o setor gomífero, relacionado à reposição dos estoques e compra de equipamentos bélicos para os Estados Unidos e seus aliados.

Em 1º de julho de 1942, a Comissão Baruch apresentou relatório informando que o estoque de borracha representava um incômodo assustador, e “considerava a situação presente tão perigosa que, se não tomarem medidas corretivas imediatas, este país entrará em colapso civil e militar. A crueza dos fatos é advertência que não pode ser ignorada”.²⁰ Os representantes da comissão advertiam que, como primeira obrigação, era imprescindível a conservação de uma reserva de borracha, que se fazia necessária para sustentar as Forças Armadas na luta e manter em movimento os mecanismos civis essenciais.²¹

Os estudos conduzidos pela delegação também revelaram o potencial econômico do Vale Amazônico, que acabou despertando o interesse dos norte-americanos para elaborar um plano de contingenciamento do setor gomífero. A comissão enfatizava que os Estados Unidos não poderiam correr

riscos com a construção de usinas; na reforma de sucata; na fabricação de pneumáticos em nível de uma produção teórica sintética; e de outros fatores aleatórios.²² Os representantes da Baruch acreditavam absolutamente na competência da indústria norte-americana em resolver os problemas mais graves no tempo de guerra.

O documento final da comissão mencionava que, “de todos os materiais críticos e estratégicos, a borracha é que apresenta a maior ameaça à segurança de nossa nação e ao êxito da causa aliada. [...] Assim sendo, a situação da borracha constitui o mais crítico dos nossos problemas”.²³ Em consequência, nesse período, o mercado extrativista de látex cresceu assustadoramente, uma vez que a escassez do produto atingiu diversos países do mundo. Rodrigo Trespach foi bem enfático quando ponderou que os Estados Unidos perderam sua indispensável fonte de goma elástica. Trespach assegura que toda a borracha natural do globo caiu nas mãos dos nipônicos e que, sem essa matéria-prima, a máquina de guerra aliada seria paralisada.²⁴

O Brasil deveria racionalizar o consumo interno da borracha vegetal, substituindo-a, caso necessário, por elastômeros²⁵ ou regenerados.²⁶ O emprego da borracha regenerada também ajudou em boa parte o abastecimento da indústria dos estadunidenses, principalmente em misturas e na produção de artefatos secundários. O governo Roosevelt assumiu o compromisso de financiar a produção de materiais estratégicos brasileiros, “concedendo empréstimos para a exploração de ferro e para a construção da ferrovia Vitória-Minas, e criar um fundo, constituído por um montante de US\$ 5 milhões, para incrementar a exploração da borracha”.²⁷

Em 3 de outubro de 1942, por meio do Memorando nº 4.686, o governo brasileiro celebrou o acordo sobre a borracha por troca de notas com os Estados Unidos. Os norte-americanos concordavam em adquirir do Brasil todo o saldo exportável de borracha bruta e manufaturada. O documento

garantia, ainda, um sistema de contingenciamento e suprimento de pneumáticos e câmaras de ar julgados essenciais às necessidades das Repúblicas Americanas. Vale esclarecer que o governo norte-americano passou a ser o responsável direto para indicar as cotas trimestrais das nações americanas no que concerniam aos artigos derivados da borracha. Em seguida, o governo brasileiro teria a missão precípua de avisar a todas as nações interessadas sobre as quantidades preestabelecidas.

O governo brasileiro deveria reservar para sua indústria uma parte anual de 10 mil toneladas de peso seco da goma elástica. No entanto, 75% dessa quantidade ficava à disposição para fabricação de produtos derivados da borracha, como pneumáticos e câmara de ar, a fim de atender ao consumo interno do Brasil, enquanto “25% se destinava à manufatura dos mesmos produtos reservados à exportação para os Estados Unidos e também ao consumo, considerado indispensável, das Repúblicas Americanas”.²⁸ O memorando possibilitava ao governo brasileiro aumentar ou diminuir os percentuais indicados pelo acordo, que poderia ser retificado a qualquer momento, visando melhorar o esforço de guerra.

Para sedimentar o ajuste, foi criada a Comissão de Controle dos Acordos de Washington (CCAW), por meio do Decreto-Lei nº 4.523, de 25 de julho de 1942, que tinha “o encargo de superintender a execução dos acordos celebrados com o governo dos Estados Unidos da América”. A CCAW e a RRC chegaram ao bom senso de que os compradores de pneumáticos e câmara de ar deveriam pagar as despesas anuais de transporte, armazenagem, impostos e juros bancários,²⁹ por todos os produtos exportados do Brasil. A CCAW e a RRC ficaram empenhadas em elaborar acordos periódicos sobre os preços dos artigos, permitindo a margem máxima de 10% de lucro bruto para o exportador. Esses órgãos foram responsáveis pela manutenção do sistema logístico que tinha a função de fomentar a comercialização da goma elástica no Brasil.

Processo logístico para a extração da borracha

Os governos brasileiro e norte-americano, por meio de suas agências governamentais, organizaram um aparato logístico capaz de viabilizar o emprego da mão de obra destinada aos seringais do Vale Amazônico. Para isso, foram designadas a RRC, representante dos norte-americanos, e a CCAW, pelo lado brasileiro, como as estruturas administrativas que formavam o núcleo central da “Batalha da Borracha”.

Em 1943, a RRC foi substituída pela Rubber Development Corporation (RDC), com a missão de abastecer os seringais amazônicos e as casas aviadoras com gêneros alimentícios, instrumentos de trabalho, meios de transporte, e promover o envio da borracha para os Estados Unidos.³⁰ Cabia-lhe ainda a função de assegurar o suporte logístico para o deslocamento dos trabalhadores de suas residências até às áreas de extração do látex. A entidade deveria trabalhar em comum acordo com o governo brasileiro na criação de órgãos especializados a fim de cumprir o ajuste firmado, em 3 de março de 1942, entre Brasil e Estados Unidos.

O eixo principal dessa campanha foi o Banco de Crédito da Borracha (BCB), criado por meio do Decreto-Lei nº 4.451, de 9 de julho de 1942, sendo complementado por outras legislações,³¹ que surgiram no decorrer da batalha da borracha. O BCB tinha como objetivo realizar operações de crédito, “fomentar a produção e o financiamento gomífero e promover o controle sobre a compra e a venda da borracha”.³² O banco poderia exercer a função fiscalizadora da borracha cultivada no país. E, ainda, “apreender todo aquele produto que, por qualquer motivo, fosse desviado do seu trânsito normal e destino”.³³

O BCB organizou uma logística capaz de facilitar suas operações de controle na produção gomífera. Para isso, foram adquiridas instalações com o propósito de armazenar toda a borracha derivada dos seringais do Vale

Amazônico. Esses locais poderiam servir de abrigo aos trabalhadores responsáveis pela pesagem do artigo, pelo corte e pela classificação do material.³⁴ Os armazéns deveriam estar próximos aos grandes centros urbanos de Manaus e Belém como forma de facilitar o transporte dos manufaturados até as embarcações.

Vale lembrar que, antes da criação do BCB, o governo brasileiro fazia suas intermediações do látex por meio da Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil (CEIBB), cujas operações sempre foram voltadas para compra e venda do produto. No entanto, o artigo negociado poderia ser de qualquer tipo ou qualidade, mas uma parte da produção estava reservada ao suprimento da indústria nacional. O órgão do Banco do Brasil exercia amplo controle sobre a produção gomífera, sobretudo em relação às práticas irregulares de extração da borracha. Com o surgimento do BCB, houve redução expressiva nas atribuições da CEIBB no que diz respeito ao financiamento e à comercialização do produto.

O Serviço Especial de Saúde Pública (Sesp) foi instituído por meio do Decreto-Lei nº 4.275, de 17 de abril de 1942, que passou a utilizar a estrutura do Ministério da Educação e Saúde (MES) do Brasil. A medida estava respaldada no ajuste firmado entre Brasil e Estados Unidos, que apresentava como parceiro político o Instituto de Assuntos Interamericanos (Iaia). O Iaia elaborou convênios bilaterais com dezoito Repúblicas latino-americanas para alicerçar os programas de saúde, nutrição e saneamento nas localidades em que estavam situadas as bases militares norte-americanas e, ainda, em regiões produtoras de matérias-primas estratégicas para a indústria bélica daquele país.

Para André Luiz Vieira de Campos, o Sesp foi criado como produto da política externa dos estadunidenses para atuar no campo da saúde pública no decorrer da Segunda Guerra Mundial. A organização da agência “seguiu-se às decisões tomadas no Terceiro Encontro de Ministros das Relações

Exteriores das Repúblicas Americanas, ocorrida no Rio de Janeiro em 1942”.³⁵ O órgão de saúde contribuiu para o aparelhamento de dispensários flutuantes na Amazônia, que foram formados com o propósito de prestar assistências médicas gratuitas e na distribuição de medicamentos para as populações e famílias isoladas. Além disso, deveria garantir o controle de doenças tropicais, promover o atendimento médico aos soldados norte-americanos e aos trabalhadores que extraíam látex e minério de ferro.³⁶

As doenças que mais atacaram os trabalhadores do Vale Amazônico foram a malária e a tuberculose, enfermidades que deixavam os operários sem condições para desenvolver suas atividades na floresta. Para reduzir a transmissão da malária nessa localidade, os engenheiros do Sesp realizaram estudos visando proteger as cidades das marés e implantar um sistema com finalidade de gerar a drenagem de terrenos baixos. A medida implantada pelo órgão melhorou as condições de saúde da população local, especialmente dos seringueiros.

O órgão intensificou o combate à malária por meio da distribuição de atebrina,³⁷ mas os profissionais de saúde enfrentavam grandes dificuldades em relação à interposição da natureza e aos abusos cometidos por exploradores que viviam na região. Para superar esses problemas, a agência governamental realizou operações saneadoras nas áreas da extração do látex, utilizando-se de investigações epidemiológicas e de estudos entomológicos. Embora houvesse a preocupação do órgão responsável pelo combate a essas epidemias, as mortes continuavam a ocorrer nessas localidades, comprometendo a saúde dos seringueiros e, conseqüentemente, prejudicando sua atividade laboral. Nessa conjuntura, o governo norte-americano propôs ao Serviço Nacional de Proteção ao Índio (SNPI)³⁸ o emprego da mão de obra indígena nos seringais como medida paliativa, mas essa proposta não foi aceita pelo governo brasileiro.

O Sesp elaborou treinamentos de alunos e professores de escolas públicas como medidas preventivas na tentativa de modificar o comportamento e evitar a proliferação de doenças. Nilo de Charles Brito Bastos afirma que a agência, desde o início de suas atividades, “procurou ampliar os espaços de atuação da educação sanitária, não somente nos serviços de saúde, mas se estendendo ao ambiente escolar, instituição que alcançaria não apenas os estudantes, como também os pais e a própria comunidade”.³⁹

A organização utilizou-se de jornais, revistas, avisos afixados em restaurantes e bares localizados próximos aos alojamentos dos migrantes para difundir a proposta da educação sanitária. Para Rômulo de Paula Andrade, “as publicações foram distribuídas entre profissionais de saúde pública e de entidades públicas, como serviços de higiene, prefeituras, sindicatos, escolas, bibliotecas e associações científicas”.⁴⁰ A divulgação das doenças pelo órgão governamental foi de grande importância para mostrar aos trabalhadores as medidas preventivas que deveriam ser adotadas durante o desenvolvimento de suas atividades laborais na região Norte do Brasil.

O presidente Vargas, por intermédio do Decreto-Lei nº 4.750, de 28 de setembro de 1942, resolveu instituir a Coordenação de Mobilização Econômica (CME) com atribuições mais amplas em relação à sua antecessora, a Comissão de Defesa da Economia Nacional (CDEN). O ministro João Alberto Lins de Barros foi escolhido para administrar o novo órgão, que funcionava como uma espécie de superministério. A CME possuía poderes para interferir em atividades econômicas nas regiões a serem exploradas. Afinal, o órgão teria a incumbência de tabelar os preços de artigos e a remuneração dos trabalhadores. Cabia-lhe, ainda, decidir sobre as metas de produção, resolver as dificuldades de fornecimento e interferir no programa de transportes.

Lins de Barros editou a Portaria nº 28, de 30 de novembro de 1942, criando o Serviço Especial de Migração de Trabalhadores para a Amazônia (Semta), que propunha:

Intensificar, imediatamente, o povoamento da Amazônia, visando permitir o incremento da produção de borracha. Esse Serviço nasce com a determinação expressa de organizar um sistema de recrutamento que mereça a confiança dos trabalhadores, protegendo-os e assistindo-os convenientemente durante a viagem (para a Amazônia) e dando às suas famílias assistências médica e econômica.

O Semta ficou subordinado à CME e recebeu a responsabilidade de apresentar na cidade de Belém (PA), até o dia 7 de abril de 1943, o efetivo de “30.000 (trinta mil) trabalhadores do sexo masculino, adultos e capazes de executar quaisquer trabalhos ligados à extração de borracha, e na área do Amazonas mais 20.000 (vinte mil), totalizando 50.000 (cinquenta mil) até 31 de maio de 1943”.⁴¹ O órgão iniciou suas atividades procurando recrutar o máximo de migrantes, assim como se comprometeu a prestar assistência religiosa aos familiares que permaneceriam nas localidades de origem. Para desempenhar essa incumbência, o Semta trabalhou em conjunto com a Igreja católica a fim de oferecer assistência espiritual e cuidar dos dependentes dos recrutados que seguiam rumo aos seringais.

O Semta utilizou-se do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) cuja intenção era divulgar sua proposta de mobilização de trabalhadores, que provinham de diferentes regiões do Brasil. Para cumprir o encargo, o governo brasileiro contratou o artista e publicitário suíço Jean-Pierre Chabloy, que foi capaz de gerar inúmeras imagens como forma de estimular o fluxo migratório para a região amazônica. Em 1943, o artista mudou-se para Fortaleza e passou a integrar o quadro de funcionários do Semta com a função de atuar no recrutamento de operários. Em termos estratégicos, Chabloy procurou espalhar cartazes em diversos postos de alistamentos, induzindo, dessa forma, uma grande quantidade de homens que se alistaram para combater na batalha da borracha.

Em 14 de setembro de 1943, por meio do Decreto-Lei nº 5.813, o Semta foi substituído pela Comissão Administrativa de Encaminhamento de Trabalhadores para a Amazônia (Caeta), publicado um dia após a criação dos territórios federais do Guaporé e do Rio Branco, tendo a participação efetiva das agências governamentais CME, CCAW e RDC. O Decreto nº 14.535, de 19 de janeiro de 1944, designava encargos para a Caeta e o Departamento Nacional de Imigração (DNI) na atividade de recrutamento, encaminhamento e de alocação de trabalhadores para o Vale Amazônico.

Competia também ao DNI prestar assistência aos grupos de retirantes assolados pelas secas do Nordeste, o que indiretamente iria contribuir para o deslocamento da força de trabalho que seria empregada na empresa da borracha.⁴² Apenas um terço dos adultos pôde ser transferido para os seringais, muitos dos quais acompanhados de familiares. Os seringueiros que seguiam sem seus dependentes enfrentavam a solidão na floresta, circunstância que os deixavam, em alguns momentos, desmotivados pela atividade.

Para suprir as necessidades alimentares dos migrantes que estavam fixados na Bacia Amazônica, foi instituída a Superintendência de Abastecimento do Vale Amazônico (Sava) por meio do Decreto-Lei nº 5.044, de 4 de dezembro de 1942, que ficou vinculada à CCAW. A Sava tinha o encargo de viabilizar o deslocamento dos trabalhadores para os seringais e fornecer gêneros alimentícios aos seringueiros.⁴³ No decorrer da guerra, a Sava passou, igualmente, a se responsabilizar pelos provimentos aos comerciantes locais, medida que favoreceu a redução dos preços das mercadorias vendidas na região, uma vez que o governo brasileiro retirou todos os impostos sobre elas.

Em relação aos métodos de produção e de pesquisa agrícola, foi estabelecido o Instituto Agrônomo do Norte (IAN), que recebeu, ao longo do tempo, as seguintes denominações: Instituto de Pesquisa e

Experimentação Agropecuárias do Norte (Ipean) e Centro de Pesquisas Agropecuárias do Trópico Úmido (CPATU). Em conformidade com o Decreto-Lei nº 5.200, de 18 de janeiro de 1943, o IAN ficou subordinado ao Ministério da Agricultura. A criação desse órgão, por ser ainda uma iniciativa inédita no contexto brasileiro, não acarretou resultados significativos no curto prazo.⁴⁴

Por fim, o Serviço de Navegação e Administração do Porto do Pará (Snapp), por meio do Decreto-Lei nº 2.154, de 27 de abril de 1940, ficou subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, com sede em Belém. Embora o órgão tenha sido instituído antes dos Acordos de Washington, durante a batalha da borracha exerceu a função de transportar os seringueiros, seus familiares, as bagagens e os utensílios ao longo dos rios da região. Segundo Alves Pinto:

[...] Snapp firmou um contrato de cooperação com a RDC (16 de junho de 1943) pelo qual se comprometia a conceder prioridade ao transporte de borracha e dos insumos necessários à atividade extrativista, em troca de cessão de embarcações norte-americanas, adiantamentos sobre o pagamento de futuros serviços de carga e fornecimento preferencial de combustível, a preços de custo, por parte daquela agência.⁴⁵

As viagens organizadas pelo Snapp, muitas vezes, dependiam das cheias e vazantes dos rios, o que poderia acarretar uma longa espera até que as condições de navegação fossem viáveis. Segundo Ariadne Araújo e Marcos Vinicius Neves, a viagem pelo Rio Amazonas acontecia na famosa “gaiola”: barco a vapor que servia de transporte para passageiros e cargas. A gaiola poderia trafegar em rios de menor profundidade, podendo ajudar na campanha da borracha. Já os “vaticanos” eram navios com capacidade para cem passageiros, construídos na Holanda, e poderiam carregar até mil toneladas de carga. Ressalte-se que ambas as embarcações eram formadas por estruturas improvisadas, que ocasionavam transtornos e tensões entre os viajantes, durante o transporte.⁴⁶

Considerações finais

A goma elástica tornou-se a matéria-prima de grande relevância para a indústria de diversos países, exatamente a partir do processo de vulcanização do látex. O artigo passou a ser empregado na fabricação de diferentes componentes, o que ajudou a alavancar a economia de nações industrializadas, sobretudo a indústria bélica norte-americana.

Os Estados Unidos designaram a RRC com o propósito de elaborar pesquisas, de viés econômico, a fim de verificar a real necessidade de insumo que poderia atender sua indústria. Os estudos realizados pela agência do governo de Washington apontaram que a borracha era o produto de maior interesse para o país. O governo Roosevelt, antes da Segunda Guerra Mundial, tratou de comprar uma grande quantidade de goma elástica proveniente do Sudeste Asiático. Afinal, os Estados Unidos haviam se tornado o maior consumidor de borracha vegetal do mundo. A economia norte-americana estava estruturada na confecção de artigos derivados do látex, visando atender suas indústrias automobilística e bélica.

A eclosão da Segunda Guerra Mundial fez com que os norte-americanos aumentassem a procura por materiais estratégicos para manter seus estoques. A busca por matérias-primas cresceu ainda mais após os japoneses atacarem a base de Pearl Harbor e invadirem as fazendas produtoras de borracha no Sudeste Asiático. O presidente Roosevelt, antevendo a possibilidade de um colapso de sua indústria bélica, resolveu nomear a “Comissão Baruch”, que ficou encarregada de organizar estudos voltados à exploração da goma elástica. A comissão concluiu que, no Brasil, existia uma reserva de borracha vegetal a ser explorada, que poderia atender tranquilamente às necessidades dos Estados Unidos.

Os estadunidenses, acatando a recomendação da comissão, propuseram ao governo brasileiro um ajuste que ficou conhecido como Acordos de

Washington. O convênio tinha por objetivo estimular ao máximo o cultivo da borracha na Amazônia e aumentar os excedentes exportáveis para os Estados Unidos. Imediatamente, o governo brasileiro tratou de convocar trabalhadores de diferentes regiões do país para atuarem no esforço de guerra. O objetivo da mobilização era suprir a demanda norte-americana, no que concernia à extração e à exportação da borracha vegetal.

Para isso, foi criado um aparato logístico capaz de dar suporte aos migrantes que seguiam para os seringais do Vale Amazônico e aos seus dependentes que permaneciam nos locais de origem. O sistema logístico implantado pelos governos brasileiro e norte-americano instituía diversos órgãos/instituições com missões bem específicas, que já foram analisadas anteriormente.

Apesar de toda essa logística, os órgãos encontraram certas dificuldades para cumprir suas atribuições no tocante ao recrutamento, ao transporte de pessoal e aos utensílios empregados na campanha da borracha. As condições geográficas e sociais da região amazônica também prejudicaram o desenvolvimento das atividades laborais no interior da selva. A imensidão da floresta era um desafio para os seringueiros, que nem sequer conheciam a região de extração do látex. Embora com tantos obstáculos, a produção da borracha brasileira supriu as necessidades fundamentais da indústria bélica dos norte-americanos e dos Aliados durante a Segunda Guerra Mundial.

¹ Pedro Martinello, *A batalha da borracha na Segunda Guerra Mundial*, p.33.

² Ibid., p.84.

³ Ibid.

⁴ Getúlio D. Vargas, *Diário*, 2v, p.331.

⁵ Samuel Benchimol, *Romanceiro da batalha da borracha*, p.70.

⁶ María Verónica Secreto, *Soldados da borracha: trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no governo Vargas*, p.23.

- 7** Dennison de Oliveira, *Aliança Brasil-EUA: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial*, p.25-6.
- 8** Francisco Luiz Corsi, *Estado Novo: política externa e projeto nacional*, p.168.
- 9** Ibid., p.176.
- 10** Ibid., p.172.
- 11** Luiz Alberto Moniz Bandeira, *Presença dos Estados Unidos no Brasil*, p.392.
- 12** Ricardo Antônio Silva Seitenfus, *O Brasil de Getúlio Vargas e a formação dos blocos: 1930-1942 – o processo do envolvimento brasileiro na II Guerra Mundial*, p.382-3.
- 13** Gary Neeleman e Rose Neeleman, *Soldados da borracha: o exército esquecido que salvou a Segunda Guerra Mundial*, p.51.
- 14** Corsi, *Estado Novo*, op. cit., p.196.
- 15** Luiz de Miranda Corrêa, *A borracha da Amazônia e a II Guerra Mundial*, p.47.
- 16** Ibid., p.48.
- 17** Martinello, *A batalha da borracha na Segunda Guerra Mundial*, op. cit., p.93.
- 18** Corrêa, *A borracha da Amazônia e a II Guerra Mundial*, op. cit., p.54.
- 19** Cássio Fonseca, *A economia da borracha: aspectos internacionais e defesa da produção brasileira*, p.96.
- 20** Ibid., p.97.
- 21** Ibid., p.97.
- 22** Ibid., p.99.
- 23** Ibid., p.100.
- 24** Rodrigo Trespach, *Histórias não (ou mal) contadas: Segunda Guerra Mundial, 1939-1945*, p.147.
- 25** Polímero natural ou sintético que possui propriedades elásticas análogas às da borracha.
- 26** Nélon Prado Alves Pinto, *Política da borracha no Brasil: a falência da borracha vegetal*, p.94.
- 27** Oliveira, *Aliança Brasil-EUA*, op. cit., p.53.
- 28** Ibid.
- 29** Memorando nº 4.686, de 3 de outubro de 1942. Acordo sobre borracha celebrado, por troca de notas, entre o Brasil e os Estados Unidos da América.
- 30** Samuel Benchimol, *Amazônia um pouco-antes e além-depois*, p.207.

- 31** Pelo Decreto-Lei nº 5.185, de 12 de janeiro de 1943, que modificava o Decreto-Lei nº 4.451, de 9 de julho de 1942, autorizando a constituição do Banco de Crédito da Borracha; o Decreto-Lei nº 5.651, de 5 de julho de 1943, que autorizava o aumento de capital do Banco de Crédito da Borracha S.A.; e o Decreto-Lei nº 5.814, de 14 de setembro de 1943, que ampliava as atribuições do Banco de Crédito da Borracha S.A.
- 32** Martinello, *A batalha da borracha na Segunda Guerra Mundial*, op. cit., p.172.
- 33** Artigo 1º do Decreto-Lei nº 4.841, de 17 de outubro de 1942, que dispõe sobre o financiamento a ser concedido pelo Banco de Crédito da Borracha S.A. para o desenvolvimento da produção da borracha.
- 34** Martinello, *A batalha da borracha na Segunda Guerra Mundial*, op. cit., p.175.
- 35** André Luiz Vieira Campos, *Políticas internacionais de saúde na era Vargas: o Serviço Especial de Saúde Pública, 1942-1960*, p.35.
- 36** Frank D. McCann, *Aliança Brasil Estados Unidos: 1937/1945*, p.312.
- 37** Produto derivado da acridina, o qual, por suas propriedades antimaláricas, foi empregado como sucedâneo da quinina. É também ativo contra a giardíase e outras parasitoses.
- 38** Atual Fundação Nacional do Índio (Funai), entidade vinculada ao Ministério da Justiça.
- 39** Nilo Charles de Brito Bastos, *Sesp/FSESP: evolução histórica, 1942-1991*, p.371.
- 40** Rômulo de Paulo Andrade, *A Amazônia vai ressurgir!: saúde e saneamento na Amazônia no Primeiro Governo Vargas (1930-1945)*, p.132.
- 41** Frederico Alexandre de Oliveira Lima, *Soldados da borracha: das vivências do passado às lutas contemporâneas*, p.79.
- 42** Campos, *Políticas internacionais de saúde na era Vargas*, op. cit., p.139.
- 43** Secreto, *Soldados da borracha*, op. cit., p.86.
- 44** Pinto, *Política da borracha no Brasil*, op. cit., p.100.
- 45** Ibid., p.97.
- 46** Ariadne Araújo e Marcos Vinicius Neves, *Soldados da borracha: os heróis esquecidos*, p.89.

7

“Eis o meu *Lebensraum*”¹: O interesse da Alemanha de Hitler pelo Atlântico Sul

Eduardo C. Schnoor

Fernanda Vinagre Ferreira

Rachel Wider Cardoso

Quando se fala em simpatias pelo nazismo e espionagem nazista, os olhos se voltam automaticamente para o Sul do país. Quando se fala em participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial, a atenção vai automaticamente para a Itália, para os feitos da FAB e da FEB.

Da guerra no Brasil se comentam os afundamentos dos navios brasileiros, em agosto de 1942, como motivos para a declaração de guerra; a visita de Roosevelt ao Nordeste; a concessão da construção de uma siderúrgica em contrapartida à permissão de uma base aérea no Rio Grande do Norte e mais algumas informações esparsas. Do grande *raid* de submarinos alemães que circularam pela costa brasileira em 1943 pouco se conhece. A defesa do Brasil, feita principalmente por militares da Marinha e da Aeronáutica, não é considerada relevante. Um teatro de guerra secundário, quando na verdade não foi.

A flotilha de submarinos era a elite da Kriegsmarine,² e grande parte de seus oficiais pertencia ao Partido Nacional-Socialista. Eram as equipagens dos submarinos que recebiam os melhores soldos e rações das Forças Armadas, e 70% das tripulações pereceram. A Marinha e a Aeronáutica brasileiras, sem nenhuma experiência de guerra, tiveram como oponentes submarinos a elite da Kriegsmarine, com larga experiência em combates.

Este capítulo tem como propostas apresentar a participação do Brasil na maior batalha da Segunda Grande Guerra – “A Batalha do Atlântico” – e num segundo episódio, oculto, silencioso, secreto: uma guerra entre espões, as redes do Abwehr³ e da Gestapo⁴ contra as inteligências inglesa e americana, tendo o Brasil como cenário.

1930 a 1940: a montagem do grande “jogo”

A estratégia da Kriegsmarine de cortar o abastecimento para a Inglaterra não se restringiu ao Atlântico Norte. O Atlântico Sul também fez parte dela, mas não apenas pelo desabastecimento de matérias-primas para a Inglaterra. As rotas marítimas pelo Mediterrâneo e pelo Báltico, por sofrerem forte ataque de submarinos alemães e da Marinha italiana, foram em grande parte substituídas pelo Atlântico Sul e pelo Índico. Segundo o site *Sixtant War II in The South Atlantics*, submarinos alemães foram responsáveis por 544 afundamentos desde 1940 no Atlântico Sul, principalmente na linha do Equador, mais próximo às suas bases na França.⁵

Já a segunda “batalha” em que o Brasil se viu envolvido começou a se desenrolar desde a ascensão do nacional-socialismo em 1933 e envolveu propaganda, acordos comerciais e conferências diplomáticas. Por trás, esgrimindo-se nas sombras, estavam a espionagem alemã e as contraespionagens inglesa e americana.

O que se pretende é mostrar a importância que o Brasil teve tanto para os Aliados quanto para os alemães, o que levou a Alemanha a montar duas extensas redes de espionagem: uma coordenada pela Gestapo e a outra pelo Abwehr em torno dos portos de Santos e do Rio de Janeiro, com ramificações relevantes em Pernambuco, onde se encontrava o comando da IV frota americana e o Comando Naval do Nordeste da Marinha do Brasil; e no Rio Grande do Norte, onde estava Parnamirim Fields, o “Trampolim da Vitória”.

O vértice principal dessas redes de espionagem alemãs se localizava no Rio de Janeiro, então capital do país, de onde se iniciavam os comboios em direção a Trinidad e Tobago. O comboio entrava em formação na área compreendida entre a barra da Baía de Guanabara e o Cabo Frio. Nesse trecho da costa fluminense, a FAB afundou, em julho de 1943, o U-199, que, por informações privilegiadas, aguardava a saída de um comboio; e em outubro de 1943, a FAB voltou a travar outro combate no través do Cabo Frio contra o U-170, impedindo que este atacasse um comboio que estava entrando em formação. Pela primeira vez, militares brasileiros saíram feridos defendendo a costa do país.

Petrópolis, município do Rio de Janeiro, foi importante no que diz respeito à rede de espionagem nazista. A partir de pesquisa iniciada em 2014 durante a Comissão Nacional da Verdade (CNV) para busca de desaparecidos políticos da ditadura, verificou-se que a conhecida “Casa da Morte”, local utilizado pela repressão como centro de tortura, pertencia a Mário Lodders.⁶

Mário Lodders, que cedeu a casa para o MAC/CIE,⁷ era filho de Ricardo Lodders, constante em documentos do fundo Polícias Políticas do Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (Aperj) por ter sido preso duas vezes como suspeito de espionagem e por ter a sua residência invadida, depredada e saqueada pela população petropolitana.⁸ Um dos documentos

localizados sobre Ricardo Lodders, absolvido pelo Tribunal de Segurança Nacional (TSN), dizia o seguinte:

Ricardo Lodders – alemão nazista –, oficial da ativa do Exército alemão, destacado no Brasil para orientador da milícia integralista –, atualmente faz ponto na Emb. Alemã, veste-se muito bem, gasta bastante, reside no Ipanema, não se ocupa oficialmente em nada, nem na Emb. Pois aí chega e se ocupa exclusivamente da leitura de jornais e livros – é amigo de Koenig, diretor das E. F. Alemães no Rio de Janeiro.⁹

As Estradas de Ferro Alemãs eram o braço do Ministério da Propaganda da Alemanha no Brasil e da Gestapo. Wilhelm Franz Koenig, citado pela polícia como amigo de Ricardo Lodders, morava no Brasil desde 1925 e exercia o cargo de diretor do Departamento de Turismo das Estradas de Ferro Alemãs. Em depoimento, confessava a atuação pela Gestapo:

Premido pelo grande número de provas contra mim acumuladas e convencido de que a Delegacia Especial de Segurança Política e Social já desvendara completamente o mistério da minha vida, resolvi fazer as declarações seguintes, expressão fiel da verdade. Nelas revelo minha atuação no Brasil em favor da vitória da Alemanha nazista, bem como a minha atividade como elemento da Geheime Staats Polizei (Gestapo). [...] Como é sabido, toda a organização alemã tinha instruções secretas para preparação da guerra. Assim, comecei desde logo a preparar o campo que me serviria mais tarde para colheita de elementos e informes úteis ao meu país. Fiz grande círculo de relações nos meios militares, oficiais e sociais. Distribuí e recebi obséquios. Criei ambiente.¹⁰

Koenig assumiu esse posto em 1934, com instruções secretas para preparação da guerra no mesmo ano em que foi assinado um tratado comercial entre Brasil e Alemanha. Sua atuação na espionagem perdurou até a sua prisão em agosto de 1942; a rede de que fazia parte tinha como missão a obtenção para a Alemanha de Hitler de todos os informes que pudessem ser úteis à vitória dela. Entre outras atividades, Koenig era o responsável pela distribuição de verba publicitária, que incluía dotações para cinco jornais, duas revistas, vários jornalistas e cinco estações de rádio do Rio de Janeiro, entre elas a Rádio Ipanema – que foi utilizada para espionagem,

segundo Koenig – e a Rádio Mayrink Veiga. Ainda de acordo com Koenig, “a embaixada alemã controlava inteiramente nesta capital os jornais *Meio-Dia* e *Gazeta de Notícias*”.¹¹

Telegramas em papel da agência de notícias Transocean, que pertencia também à rede alemã, eram lidos na Rádio Ipanema em determinados horários, sempre, segundo Koenig, depois do último noticiário. Essas transmissões eram “destinadas à escuta por parte de submarinos e corsários que se encontrassem no raio de alcance da estação”.¹²

Em declaração de Franz Henry Raul Haenel, que pertencia à rede de Koenig, é possível entender como essas mensagens eram transmitidas. Haenel afirma que Koenig combinava previamente com firmas alemãs as mensagens a serem disfarçadas em textos de anúncios.¹³

Mais surpresas vieram. O principal núcleo da quinta-coluna no Brasil, e especificamente em São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Petrópolis, era formado por executivos de grandes empresas alemães, havia muito residentes no Brasil, como Koenig, e com filhos aqui nascidos. Além disso, até agosto de 1942, o centro da espionagem do Abwehr para as três Américas era no Rio de Janeiro. Somente após a declaração de guerra que a “cabeça” passa para Buenos Aires.

Mas, para entendermos a importância dessa teia e a razão de haver uma espionagem com tais excelência e extensão, é necessário apresentar inicialmente o “grande jogo”: o domínio político e econômico da América do Sul. A Primeira Guerra e, principalmente, a Segunda serviram para passar a hegemonia para os Estados Unidos. Inglaterra, Alemanha e Estados Unidos iniciaram essa disputa em 1865, quando os norte-americanos passaram a ser os maiores importadores de café.

A Primeira Guerra Mundial representou um hiato nas relações da Alemanha com a América Latina, hiato esse retomado celeremente a partir dos anos 1920, levando o país, na década seguinte, a se tornar o grande rival

dos Estados Unidos no Brasil. A seu favor, a Alemanha tinha ainda sua extensa colonização, grandes firmas exportadoras, bancos, casas comerciais e um excelente corpo de empresários e funcionários, e, a partir de 1933, contava ainda com expressivas simpatias de militares e da elite pelo nacional-socialismo alemão.

Na década de 1930, segundo Moniz Bandeira,¹⁴ a situação comercial entre os Estados Unidos e a Alemanha era a seguinte:

Porcentagens de importações brasileiras por período

	Estados Unidos	Inglaterra	Alemanha
1934	23,6%	17,14%	14%
1938	24,2%	10,4%	25%
1939	33,5%	Sem informação	Sem informação
1940	51,8%	Sem informação	Sem informação
1941	60,3%	Sem informação	Sem informação

Fonte: Luiz Alberto Moniz Bandeira, *Presença dos Estados Unidos no Brasil*

A disputa entre os dois países não se restringia às importações e exportações. A construção de uma siderúrgica já estava nos assuntos correntes nos anos 1930 e a Krupp, ao se oferecer para construí-la, contribuiria para o aumento da influência alemã no Brasil. Não se buscava, com isso, somente a hegemonia comercial e financeira. Ter o controle das jazidas de petróleo e minério de ferro não só do Brasil, como de toda a América Latina, era parte da estratégia.

O embaixador Rubens Ricupero ressalta o acordo comercial bilateral assinado em 1935 com os Estados Unidos, que, “em troca da manutenção da importação livre de café, de outros poucos produtos e da redução pela metade da taxa sobre manganês, mamona e castanha-do-pará, o lado brasileiro comprometia-se a cortar tarifas, especialmente para bens duráveis americanos”.¹⁵

O Brasil assinou um tratado comercial com a Alemanha em 1934 que incidiu principalmente sobre o algodão. Em consequência da crise cafeeira, a produção alternativa de algodão havia-se desenvolvido em larga escala. Interessava, assim, encontrar mercados adicionais para o produto e para outros artigos produzidos em regiões politicamente influentes, sobretudo lã, couro, peles, tabaco e outras mercadorias do Nordeste e do Rio Grande do Sul. Não dispondo de alternativa de mercado para tais mercadorias, o governo brasileiro resistiu, de 1935 a 1938, à intensa pressão americana contra o nosso acordo de 1934 com a Alemanha.¹⁶

De acordo com Moniz Bandeira, um terço dos algodoads paulistas pertencia a japoneses. Para evitar a exportação brasileira de algodão para Alemanha e Japão, os Estados Unidos intervieram na comercialização, o que é um eufemismo. Na realidade, eles “quebraram” o algodão brasileiro. “A Sanbra e a Anderson Clayton & Co., duas empresas americanas, trataram de obter o monopólio da comercialização, para asfixiá-la.”¹⁷

Em março de 1938, a Krupp assinou um contrato de fornecimento de armamentos com o Brasil e, no ano seguinte, o general Pedro Aurélio de Góes Monteiro foi convidado pela embaixada alemã para assistir às manobras do Exército alemão e conhecer instalações militares, principalmente aéreas, devido ao sucesso, na Guerra Civil Espanhola, dos bombardeiros de mergulho Stuka. A resposta norte-americana não demorou. Góes Monteiro logo foi convidado para visitar os Estados Unidos, e uma

esquadrilha de bombardeiros – chamada “B-17 fortalezas voadoras” – veio ao Rio de Janeiro.

Não só no campo militar, comercial e financeiro brigavam Alemanha e Estados Unidos. Ambas as nações buscavam atrair as simpatias dos brasileiros. Pelo lado norte-americano, via cinema, música e automóvel. Símbolo dessa “invasão americana” é o filme de 1933 *Fly Down to Rio*, com Fred Astaire e Dolores Del Rio.

Do lado alemão, o Cap Arcona, navio da Hamburg Sud, dominava o Atlântico Sul fazendo a rota Hamburgo-Buenos Aires, com escala no Rio de Janeiro e em Santos, e exercia forte influência na formação educacional investindo em escolas alemãs. Na escola alemã do Rio de Janeiro havia um núcleo da *Hitlerjugend* (juventude hitlerista).

Mas foi no campo diplomático que os Estados Unidos conseguiram alijar a Alemanha da América Latina. Tendo por base a “Doutrina Monroe”, os Estados Unidos promoveram, em 1936, na cidade de Buenos Aires, com a presença de Franklin Roosevelt, a Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz, que deliberou sobre união latino-americana contra o inimigo externo. Nesse sentido, os Estados Unidos ganharam politicamente a batalha contra a Alemanha, desenvolvendo uma espécie de tutoria sobre as Américas, o que lhes rendia também ricos mercados e afastava o país europeu.

Esse *raid* político-econômico americano, mesmo favorecido pelo insucesso do golpe integralista, não “fechou” o Brasil para a Alemanha, nem as simpatias pelo nacional-socialismo.

Grande parte da oficialidade brasileira não ocultava, contudo, suas simpatias pelas potências do Eixo. Vários generais e coronéis frequentavam assiduamente o Clube Germânia, acompanhando os diplomatas nazistas. No Estado-Maior as vitórias nazistas eram comemoradas festivamente – informa Nelson Werneck Sodré. Os familiares e amigos do general Eurico Dutra aplaudiram a notícia da queda de Paris, quando ele interrompeu o jantar para ler o telegrama, que o Itamaraty recebera e Oswaldo Aranha lhe retransmitira.¹⁸

Um tema que aproximava alemães e brasileiros após a Intentona Comunista era a luta anticomunista. “Na entrega de credenciais do embaixador Moniz de Aragão (janeiro de 1936), Hitler propôs colaboração entre a polícia política chefiada por Filinto Müller e a Gestapo.”¹⁹

Essas simpatias pela Alemanha se mantiveram mesmo com o crescente domínio político norte-americano. No corpo diplomático brasileiro, a diplomata Odete de Carvalho e Souza, ligada ao EIA,²⁰ escreveu em 1938 o livro anticomunista *Komintern*, editado pela José Olympio. Grande parte das simpatias se devia à postura anticomunista do nacional-socialismo para uma elite que, em 1935, tinha sido sacudida por uma Intentona Comunista.

É fundamental levar em conta também a importância do comércio com a Alemanha na década de 1930, o que ajuda a explicar as indecisões da política externa e as tentativas de se manter distante de um determinismo político.

A Alemanha nazista contribuiu muito para a mudança da geografia do comércio latino-americano. Na véspera da guerra, em 1938, o mercado alemão representava 10,3% das exportações do continente e supria 17,1% das importações do países da região (comparados a 7,7% e 10,39% em 1930). As cifras para o Brasil são parecidas: aumento de 8,1% a 19,1% nas vendas para a Alemanha (1933 a 1939) e de 12% para 20% nas importações.²¹

Em matéria de 5 de abril de 1945, o periódico *Correio da Manhã* criticava o general Eurico Gaspar Dutra que, apesar de se utilizar na época de um discurso político contra a Alemanha, cinco anos antes, com a guerra já declarada, havia recebido das mãos do embaixador alemão Curt Pruefer a Grã Cruz de 1ª Classe da Ordem do Mérito da Águia Alemã, o que comprovava certa simpatia de parte da oficialidade brasileira pela Alemanha. Segundo discurso do próprio embaixador Pruefer,

Confisco de bens alemães, italianos e japoneses

Oportuna represália às agressões aos navios brasileiros

O chefe da Nação assignou decreto confiscando bens dos súditos dos países do Eixo residentes no Brasil, em vista dos atos de guerra praticados contra a nossa pátria pela Alemanha, cuja aliança com o Japão e a Itália torna essas potências necessariamente solidárias na agressão, aliás feita a todo continente americano.

Eis, na íntegra, o importante decreto presidencial:

Art. 1º — Os bens e direitos dos súditos alemães, japoneses e italianos, pessoas físicas ou jurídicas, respondem pelo prejuizo que, para os bens e direitos do Estado Brasileiro, e para a vida, os bens e os direitos das pessoas físicas ou jurídicas brasileiras, domiciliadas ou residentes no Brasil, resultaram, ou resultarem, de atos de agressão praticados pela Alemanha, pelo Japão ou pela Itália.

Art. 2º — Será transferida para o Banco do Brasil ou, onde este não tiver agência, para as repartições encarregadas da arrecadação de impostos devidos à União, uma parte de todos os depósitos bancários, ou obrigações de natureza patrimonial superiores a dois contos de réis, de que sejam titulares súditos alemães, japoneses e italianos, pessoas físicas ou jurídicas.

A parte dos depósitos ou obrigações, a qual se refere este artigo será:

10 % dos depósitos e obrigações até 20.000\$000.

20 % dos depósitos e obrigações até 100.000\$000.

30 % dos depósitos e obrigações cuja importância exceda de 100.000\$000.

§ 1º — O depósito a que se refere este artigo será da totalidade, quando se tratar de obrigação do governo brasileiro para com súditos alemães, japoneses e italianos, pessoas físicas ou jurídicas.

§ 2º — O recolhimento será feito mediante recibo isento de selo, ficando as importâncias recolhidas em depósito, que terá escrituração especial e só poderá ser levantado mediante ordem do governo federal.

Art. 3º — O produto dos bens em depósito servirá de garantia ao pagamento de indenizações devidas pelos atos de agressão a que se refere o artigo 1º, caso o governo responsável não as satisfaça cabalmente.

§ único — As indenizações pelo forma desta lei serão pagas segundo o plano que o governo estabelecer e tendo em vista o valor dos bens em depósito, avaliados previamente.

Art. 4º — Os súditos alemães, japoneses e italianos, a quem possuir bens a eles pertencentes comunicarão, dentro de quinze dias após a publicação desta lei, às repartições incumbidas do recolhimento, a natureza, a qualidade, e o valor provável daqueles bens.

Art. 5º — A ação ou omissão, dolosa ou culposa, de que resultar diminuição do patrimônio de súdito alemão, japonês ou italiano ou tendente a fraudar os objetivos desta lei, é punida com a pena de 1 a 5 anos de reclusão e multa de 1 a 10 contos de réis, se outra mais grave não couber.

§ 1º — A redução, em contrário aos usos e costumes locais, do valor das prestações devidas a tais súditos, é considerada ação dolosa, para os fins deste artigo.

§ 2º — Pelas pessoas jurídicas responderão solidariamente os seus administradores e gerentes.

§ 3º — Para a caracterização do crime o juiz poderá recorrer à analogia.

Art. 6º — Em qualquer pagamento superior a 2.000\$000, feita a súdito alemão, japonês e italiano, far-se-á menção do depósito previsto no artigo 2º.

Art. 7º — Quando a prestação em favor de súdito alemão, japonês ou italiano não for devida em moeda corrente, a repartição incumbida da arrecadação estimará o seu valor em espécie, segundo os critérios da que se serve o fisco para a imposição de tributos.

Art. 8º — As execuções contra o patrimônio dos súditos alemães, japoneses e italianos só poderão fundar-se em dividas contraídas em virtude de prova constituída na forma da lei, anteriormente à data desta lei, salvo quando a responsabilidade civil decorrer de ato ilícito.

Art. 9º — Ressalvado o caso de execução judicial fundada em título constituído antes da data desta lei, fica proibida a alienação, ou oneração, por qualquer forma, de bens imóveis, títulos e ações nominativas, e dos móveis em geral de valor considerável, pertencentes a súditos alemães, japoneses e italianos, pessoas físicas ou jurídicas, sendo nula de pleno direito qualquer alienação, ou oneração, feita a partir da data desta lei.

Parágrafo único — Excluem-se da proibição os atos de comércio usualmente praticados no interesse da manutenção e da prosperidade do estabelecimento. Dos lucros líquidos verificados em balanços trimestrais será, porém, recolhida em depósito a parte indicada no artigo 2º.

Art. 10 — Os súditos alemães, japoneses e italianos não poderão recusar doações, heranças ou legados não onerosos.

Art. 11 — Passam à administração do governo federal os bens das pessoas jurídicas de direito público que praticaram atos de agressão a que se refere o artigo 1º desta lei, bem como dos seus súditos, pessoas físicas ou jurídicas, domiciliadas no estrangeiro e que não estão na posse de brasileiros.

Parágrafo único — Os bens das sociedades culturais ou recreativas formadas de alemães, japoneses e italianos poderão ser utilizados, no interesse público, com autorização do ministro da Justiça e Negócios Interiores.

Art. 12 — Os Ministérios da Justiça e Negócios Interiores e da Fazenda expedirão as instruções que se tornarem necessárias para a execução desta lei.

Art. 13 — Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Figura 7.1

Matéria do Correio da Manhã destacando as represálias às agressões aos navios brasileiros.

Fonte: Correio da Manhã

essa condecoração representava “a mais alta distinção conferida pelo Império Alemão a um estrangeiro”.²²

Segundo a reportagem, além de Dutra, o general Góes Monteiro, chefe do Estado-Maior do Exército, também recebeu essa comenda. Os coronéis Álvaro Fiúza de Castro e Canrobert Pereira da Costa e o tenente-coronel Henrique Ricardo Hall receberam a Cruz de 1ª Classe da Ordem. O general Góes Monteiro, em discurso de agradecimento ao embaixador alemão, disse: “Recebemos, exmo. sr. embaixador, profundamente desvanecidos, a honrosa distinção que nos foi conferida pelo *Führer* e chanceler do Reich alemão”. O jornal chama atenção para o fato de as condecorações não terem sido devolvidas, mesmo depois da entrada do Brasil na guerra contra a Alemanha de Hitler.²³

Entre os documentos apreendidos pela polícia política estava a cópia de um livro intitulado *Hitler M’a Dit*, escrito por Hermann Rauschning, ex-chefe da seção do Partido Nazista de Dantzig. No livro se lê:

O Brasil me interessa particularmente. Edificaremos no Brasil uma nova Alemanha. Ali teremos tudo que necessitamos. No Brasil se acham reunidas todas as condições de uma revolução capaz de transformar em poucos anos um estado governado e habitado por *mestiços corrompidos*, em um domínio germânico. Os brasileiros têm necessidade de nós, se querem fazer alguma coisa do seu paiz. Longe de nós a intenção de desembarcar tropas para nos apoderarmos do Brasil pelas armas. Nossos “conquistadores” têm uma missão mais difícil e por isso suas armas são de manejo mais delicado.²⁴

Com todos os sinais emitidos desde 1939 de que a guerra viria e que chegaria à América Latina, e principalmente ao Brasil, as Forças Armadas do país não estavam se preparando nem estavam preparadas. Com uma extensa costa que deveria ser guardada, a Marinha de Guerra do Brasil e a Aeronáutica, às vésperas da Segunda Guerra Mundial, praticamente inexistiam. Em um tempo em que todas as trocas comerciais se faziam por navios, dominar militarmente as rotas comerciais, ter uma Armada com poder ofensivo e dissuasivo, era fundamental.

Em 1939, segundo relatório do ministro,²⁵ a Marinha do Brasil estava praticamente inoperante, e a Aeronáutica só foi criada em 1941. Tínhamos a

Aviação Militar com base nos Afonsos e a Aviação Naval no Galeão praticamente inoperantes e desatualizadas em equipamentos e equipagens. Todos os relatórios dos ministros da Marinha desde o advento da República são acordes com as deficiências da Força Naval. O último grande investimento feito foi a denominada “Esquadra Alexandrino”, constituída em 1910.

Para agravar o quadro, essa esquadra estava organizada para uma estratégia naval anterior à Primeira Grande Guerra. Ela não estava adequada para a guerra antissubmarina que se apresentou nas duas guerras mundiais. A urgência do poder naval do Brasil em adquirir belonaves está posta neste relatório do ministro da Marinha de 1939:

O estado-maior da Armada em várias épocas organizou o Programa Naval para a reconstituição da sua frota de guerra, porém, as condições financeiras do país e motivos outros de ordem política jamais permitiram a sua realização. Durante o largo período de 24 anos, decorrido de 1910 a 1934, o Brasil adquiriu apenas o submarino de esquadra Humaytá para aumentar o seu poderio naval já tão enfraquecido pelo desgaste do seu material e a baixa de serviço de várias unidades.²⁶

A Força Aérea não ficava atrás. A Aviação Militar e a Aviação Naval eram dois grupos distintos de aeronaves, ambas desatualizadas e com manutenção e peças díspares, sem condições de combate. Em 1941, a criação do Ministério da Aeronáutica unificou os aparelhos e os modernizou.

Os prenúncios de que a guerra estava chegando à América do Sul foram confirmados na Conferência dos Chanceleres, em janeiro de 1942. Nessa ocasião, recomendou-se a suspensão das relações diplomáticas com o Eixo, mas Chile e Argentina se posicionaram contrários ao rompimento com Japão, Itália e Alemanha. No entanto, a conferência serviu para aprovar diversas resoluções que confirmavam a colaboração dos países com os esforços de guerra norte-americanos, como o fornecimento de matérias-primas para a indústria bélica estadunidense, a criação de condições favoráveis à livre circulação de capitais e a manutenção da ordem interna.²⁷

O alinhamento do Brasil com os Estados Unidos se estendeu ao campo militar por ações de modernização e qualificação profissional da Marinha e da Aeronáutica. A Aeronáutica, devido ao fluxo de aviões cedidos pelos Estados Unidos nos termos *Lend-Lease* – Lei de Empréstimo e Arrendamento –, apelou para reservistas, criando o Centro de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR), e o Brasil enviou, já em dezembro de 1941, oito pilotos para treinamento em solo norte-americano. Portanto, a reserva convocada já estava em treinamento antes de o Brasil declarar guerra em agosto de 1942.

A proximidade entre Brasil e Estados Unidos também ocorreu devido ao interesse dos últimos no saliente nordestino. A área que compreende os estados de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte era objeto de atenção das Forças Armadas brasileiras e estadunidenses desde 1941. Em Recife, estavam sediadas a IV Frota Americana, que tinha a responsabilidade da defesa de todo o Atlântico Sul, e a Força Naval do Nordeste. Na Paraíba, a Base Naval de Cabedelo, e no Rio Grande do Norte, Parnamirim. A FAB, desde o início de 1942, já fazia patrulhas no Atlântico:

O início de 1942 [...] pode ser considerado como o começo da patrulha no Nordeste e da própria FAB na Segunda Guerra Mundial em nosso litoral, já que para essa área se voltavam todas as atenções, ante as ameaças presentes. Havia um clima de expectativa muito grande; luzes completamente apagadas (blackout), postos de vigilância do Exército, movimentos de navios de guerra, grandes movimentos de terra nos aeroportos (preparo de pistas) e construções, juntamente com crescente tráfego de aviões, e, com tudo isso, notícias e mais notícias de navios nossos, e de outras nações, atacados na costa dos Estados Unidos e Caribe.²⁸

No dia 21 de maio de 1942, um avião B-25, do Grupo de Aviões de Adaptação, sediado em Fortaleza, realizou o primeiro ataque a um submarino do Eixo, o Barbarigo, da Marinha italiana. Mesmo não estando oficialmente em guerra, o Brasil era signatário da Zona de Segurança Pan-Americana, e dias antes, em 18 de maio, tinha sido atacado o navio mercante

brasileiro Comandante Lira por aquele submarino italiano na costa do Rio Grande do Norte. O Nordeste se tornou a principal área de defesa do Brasil, em razão de ser o Rochedo de São Pedro e São Paulo o ponto de “entrada” dos submarinos no mar nordestino, principal área de atuação da Kriegsmarine, por estar dentro do raio de ação dos submersíveis tipo VII.

Somente no final de 1942, seis meses depois da declaração de guerra, o Brasil recebia esquadilhas de aviões Hudson e Catalina, próprios para patrulha naval, e os aviadores enviados aos Estados Unidos, ao retornarem, passaram para a patrulha do Atlântico e para o corpo de instrutores do CPOR – os Asas Brancas.

Mesmo com todos os sinais indicando a aliança com os Estados Unidos, a pesquisa do fundo “Polícias Políticas” do Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (Aperj) assusta pela presença política e econômica da Alemanha na sociedade brasileira, sua capilaridade e o envolvimento dos seus executivos e funcionários, sejam germânicos, teuto-brasileiros ou brasileiros, com a causa do nacional-socialismo, a propagação de suas ideias e o levantamento de informações que beneficiassem militarmente a Alemanha.

As principais informações procuradas pelo Eixo estavam ligadas ao movimento portuário, pois como bem indicou Stanley Hilton: “À medida que a atenção do Abwehr se voltava para o Atlântico e aumentava a importância da América do Sul para o esforço de guerra inglês e para a mobilização americana, aumentava também o interesse dos estrategistas militares pela melhoria e expansão do seu aparato de espionagem no Brasil [...]”.²⁹

Pela distância que os submarinos teriam de percorrer para chegar ao Atlântico Sul, era necessário haver uma rede de espionagem que lhes desse informações precisas, como as recebidas em 1943 pelo U-199, localizado enquanto aguardava a saída de um comboio, e pelo U-170, atacado quando se posicionava para ataque.

A aproximação com os Estados Unidos não fez arrefecer a importância do Brasil para a Alemanha. Em 1941, várias empresas alemãs se mantinham atuantes, como a Bayer e a Telefunken, e a espionagem prospectava jazidas de minerais estratégicos. Além disso, o país recebeu, nesse mesmo ano, a visita de um dos maiores agentes duplos da Segunda Guerra Mundial, Dusko Popov, o “Ivan”, que veio se encontrar com o chefe das Américas da rede de espionagem ligada ao Abwehr, o alto executivo da AEG Telefunken Albrecht Gustav Engels, o “Alfredo”.³⁰

“Alfredo” controlava a Rede Bolivar, formada por diversas estações de rádio clandestinas, que atendia também as comunicações do embaixador alemão com Berlim. Seu nome aparece em lista de elementos implicados na espionagem nazifascista produzida pela Secretaria de Segurança Pública em 1966.³¹

Após a Conferência do Rio de Janeiro, Engels tornou-se o principal canal de comunicação entre funcionários da embaixada e Berlim. O embaixador Pruefer inaugurou essa linha de comunicação em 31 de janeiro e, a partir de então, ele e o adido militar Niedenfuhr trocariam mensagens com seus superiores através de “Alfredo”.³²

Para se ter noção da extensão e da qualidade de informações que “Alfredo” procurava, temos o relato de Dusko Popov sobre uma de suas principais preocupações já no final de 1941: o urânio.

Eu não tinha a menor ideia de qual era o uso desse minério pouco conhecido. Se Alfredo o sabia, não me deu a menor indicação. Nada em sua atitude dava a entender que já começara a corrida para a bomba atômica. Alfredo entregou-me uma relação de três firmas e dos nomes dos seus representantes que estavam esquadrinhando a América do Sul em busca de jazidas de urânio. Ele queria saber como processava o minério, até que grau de pureza, por que método, a quantidade processada e o estoque que possuíam.³³

A espionagem alemã só vai ser incomodada após a declaração de guerra. A polícia do Rio de Janeiro parece ter sido pouco atuante na sua repressão, segundo Stanley Hilton. O autor afirma que a relativa

equanimidade dos órgãos de segurança cariocas poderia estar ligada às preferências ideológicas de figuras importantes no aparato de segurança interna. Principais líderes militares, como Dutra e Góes Monteiro, afirma Hilton, também eram em geral considerados “excessivamente pró-germânicos”.³⁴

Hilton também menciona em seu livro as abertas simpatias do ministro da Justiça, Francisco Campos, e do chefe de polícia do Distrito Federal, Filinto Müller, entre muitos outros, pelas ideias do nacional-socialismo. Somente com Leitão da Cunha como ministro da Justiça houve a destituição de Müller, iniciando-se o desmantelamento das redes de espionagem alemãs, o que levou 696 pessoas a responderem inquéritos criminais no TSN, acusadas de envolvimento em atos contra a segurança nacional.³⁵

Em 14 de novembro de 1942, foi formalizada denúncia pela empresa E. Jeanneret Fº Representações de Aço Ferro Máquinas em Geral, sediada em Belo Horizonte, contra a empresa Stahlunion, que pertencia à Krupp.³⁶ No documento enviado às autoridades brasileiras, constava a lista de funcionários da Stahlunion ligados à rede de espionagem alemã, cujo consulado alemão de Belo Horizonte tinha um papel relevante.

Além disso, duas informações sobressaem. Em primeiro lugar, sobre a existência, já na década de 1930, de uma organização “secreta” alemã de nome Schlaraffia: “sociedade secreta alemã, formada só pelos grandes comerciantes os quais tinham de ter amizades junto ao governo, Exército, Marinha, Arsenaes, oficiaes etc., estava ramificada havia alguns anos em todo o Brasil”.³⁷ Em segundo, sobre a importância de empresas alemãs de grande extensão no território nacional na articulação dos interesses germânicos, como a Stahlunion, fornecedora de carvão para a Central do Brasil e grande exportadora de minério de ferro. Segundo documentação, a empresa tinha “suas fazendas situadas nas linhas da Central do Brasil [e] [...]

eram até pouco tempo muito estratégicas porque podia a um sinal convencional cortar toda a ligação com Belo Horizonte”.³⁸

Quando as autoridades policiais resolveram checar as instalações dessa empresa no quadrilátero ferrífero, foram apreendidos oito transmissores na região de Belo Vale – Congonhas do Campo – e em Mello Franco, tendo sido qualificada como “a grande estação transmissora de Carlos Thielen” e que tinha contato direto com a OKW³⁹ de Berlim.⁴⁰

Esse transmissor ficava na Fazenda Córrego do Feijão, estação de Mello Franco, e era operado pelos funcionários da Stahlunion Theodor Friedrich Schlegel, Karl Thielen e Baron Nicolaus Eduard von Dellinghausen, todos presos e condenados a altas penas pelo TSN: Schlegel a catorze anos, Thielen e Nicolaus a 8. Próximo à Fazenda Córrego do Feijão, a Stahlunion tinha uma propriedade: a Fazenda Inhotim dos Minérios.⁴¹

Além da Schlaraffia havia a StahlHeim – Capacete de Aço –, formada por ex-combatentes da guerra de 1914, com sede no Rio de Janeiro e possuindo ainda grande número de membros moradores em Santa Catarina. Seus participantes eram majoritariamente garçons e formaram uma rede de seis restaurantes ligados à espionagem da Gestapo. Além disso, faziam parte do grupo Stahlunion, sendo coordenados pelo dirigente desta, Landau Remy.⁴²

Dois diretores da Stahlunion citados na referida denúncia e condenados pelo TSN eram Schlegel, que havia chegado ao Brasil em 1936 e chefiava um dos braços da rede de espionagem da Gestapo, e Carlos Thielen (juntamente com sua esposa), que falava corretamente o português e estava ligado ao primeiro.

A guerra no Atlântico Sul começou em 1939 quando o encouraçado de bolso Admiral Graf Spee afundou o cargueiro Clement na costa de Pernambuco. A importância e o acesso à informação da espionagem alemã

podem ser medidos no número expressivo de cargueiros de diversas bandeiras atacados e afundados abaixo da linha do Equador.

Localizar e dismantelar as redes de comunicação alemã se tornou uma “guerra” coordenada pelo serviço secreto inglês e pelo Federal Bureau of Investigation (FBI, Gabinete Federal de Investigação dos Estados Unidos) em território nacional. O contra-ataque aliado se concentrou no Rio de Janeiro, e somente após a chegada de equipamentos de última geração se conseguiu acesso às comunicações para a Alemanha, possibilitando a identificação dos espiões e a apreensão de várias estações de rádio.⁴³

Petrópolis, que até o momento permanecia à margem desse enredo, graças à documentação da polícia política do estado do Rio de Janeiro, passa a se revelar parte relevante da rede de espionagem tanto do Abwehr quanto da Gestapo.

Petrópolis

Petrópolis, cidade serrana conhecida por seu passado imperial, além da cidade operária que é, guarda o seu reverso muitas vezes esquecido, uma outra faceta histórica praticamente desconhecida: a de ter mantido um vasto grupo nazista entre as décadas de 1930 e 1940.

Durante os anos 1940, mais precisamente a partir de 1942, quando as tensões aumentaram e Getúlio Vargas decidiu declarar guerra à Alemanha e se juntar aos Aliados, vários casos de ataques a imigrantes alemães, italianos e japoneses, chamados de “súditos do Eixo”, aconteceram na cidade. De um momento para outro, Petrópolis, cuja colonização foi majoritariamente realizada por alemães, tornou-se antigermânica. Observando-se mais atentamente, podemos dizer que esse sentimento já germinava no ânimo nacional desde 1934, quando se estabeleceu no Brasil

uma rede de espionagem pró-Eixo, com sede no Rio de Janeiro, possuindo uma grande ramificação na cidade de Petrópolis.

Um dos objetivos do presente capítulo é apontar alguns traços da rede nazista atuante na cidade, com nomes, instituições, acusações e ações do Estado, bem como os ataques realizados contra os alemães que nela viviam e seus descendentes. Para tal, lançou-se mão de uma vasta pesquisa realizada a partir da análise de vinte caixas dos arquivos da 67^a Delegacia de Polícia, contemplando os anos de 1934 a 1945, atualmente em posse do Museu Imperial, do Arquivo Municipal de Petrópolis e do Arquivo da Igreja Luterana.

Como é costume acontecer na área de pesquisa histórica na qual o passado traz incriminações e ainda constitui objeto de controvérsias, parte da documentação está destruída ou compõe acervos particulares não acessíveis, por isso não foi possível realizar uma contraparte da pesquisa com os documentos nazistas – o pastor Benno Kersten, em um documento sem data encontrado no Arquivo da Igreja Luterana, admite ter queimado, junto com mais dois presbíteros, todo o material nazista recolhido entre os membros da comunidade.⁴⁴

No início do século XIX, uma grande crise assolou a Europa, fazendo com que muitas pessoas precisassem tentar a vida em outro continente, em particular na América. Em 13 de novembro de 1837, o navio francês Justine, que navegava com destino à Austrália, parou no porto do Rio de Janeiro. Entre seus passageiros estavam 235 germânicos que, em virtude das más condições de tratamento no navio, resolveram aqui permanecer. O major Frederico Júlio Köeler obteve autorização para contratar esses imigrantes e levá-los para a colônia agrícola que estava desenvolvendo nas terras arrendadas da Fazenda Imperial. Assim estabeleceram-se as primeiras famílias de colonos alemães no local em que viria a ser fundada a cidade de Petrópolis.

A partir de 1930, uma nova leva de imigrantes deixou a Europa com destino ao Brasil, também em busca de dias melhores. Mudavam de vida, de país, mas suas raízes ainda permaneciam no Velho Mundo e, assim, tudo o que acontecia em sua terra natal repercutia nas comunidades fundadas no novo continente. A partir de 1933, com a ascensão de Hitler na Alemanha, o nazismo também se difundiu no Brasil, principalmente em locais de grande colonização alemã, como o estado do Rio Grande do Sul e a cidade de Petrópolis. No mesmo ano, várias filiais do Partido Nazista foram fundadas em território nacional. A unidade de Petrópolis contava com 410 filiados já em 1933. Como ainda não havia proibições ou restrições à ideologia nazista, vários alemães que residiam no referido município demonstraram abertamente sua simpatia ao novo governo alemão antes da declaração de guerra, sobretudo em função da aparência de progresso sugerida pelas notícias que chegavam, sem desconsiderar o elemento do “orgulho da raça”. É o que consta em uma notícia de 1º de novembro de 1936, veiculada no *Jornal de Petrópolis*, cujo conteúdo revela as simpatias de um conhecido comerciante de origem alemã residente na cidade, que havia passado dois meses em sua terra natal e voltava entusiasmado com a organização trabalhista de Hitler.⁴⁵

Com a proibição de partidos e organizações estrangeiras determinada por Getúlio Vargas na Constituição de 1937, começou a haver maior fiscalização desses imigrantes, não só alemães, como também italianos e japoneses. Tal situação se agravou a partir de 28 de janeiro de 1942, com o rompimento das relações diplomáticas do Brasil com os países do Eixo. Até então, com a polícia sob chefia de Filinto Müller, havia uma convivência passiva entre as unidades policiais e os possíveis agentes alemães. No entanto, após tentar impedir uma grande passeata estudantil antitotalitária, que aconteceria em 4 de julho de 1942, Müller foi demitido do cargo, e as autoridades sentiram-se mais livres para dar início às investigações contra possíveis agentes do Eixo.

Esse contexto nacional refletiu-se em Petrópolis. No dia 3 de janeiro de 1942, assumiu como comissário de polícia Waldemar Smith, um dos líderes na perseguição aos nazistas na cidade. Junto com ele assumiram também os investigadores Silvio Martins Rodrigues, Mario Gouveia Guedes e Nilo Nunes. Já trabalhavam na delegacia Roberto Adolpho Hoffmann, Herson da Veiga Cabral e Geraldo Neto Reis. Todos os seis eram subordinados a Smith. As determinações da polícia, a partir de então, revelavam a “caça aos quinta-colunistas”, que se deu por todo o Brasil. Pelo Ofício nº 184/1942, de 29 de janeiro de 1942, o delegado José Ramos de Freitas, do Dops⁴⁶ de Niterói, determinou que fosse detido qualquer “indivíduo estranho ao município que não apresente provas de identidade, especialmente estrangeiros”. Já no Ofício nº 194/42, de 30 de janeiro de 1942, passaram a ser proibidos documentos em idioma de países do Eixo, hinos ou saudações peculiares. Segundo o mesmo documento, todas as armas, mesmo de caça ou legalizadas, deveriam ser apreendidas. Ficava também proibido o uso de idioma estrangeiro em lugar público, assim como viajar de uma cidade a outra sem a apresentação da carteira modelo 19 (específica para estrangeiros) e do salvo-conduto.

Ficava estabelecida também a proibição de se reunir em caráter privado, como bailes e aniversários. Qualquer instrumento de ótica e fotografia, assim como binóculos, deveria ser registrado. Na Circular nº 1989/42, de 29 de agosto de 1942, Freitas solicitou a apreensão de todas “as embarcações, automóveis, aviões, motocicletas e aparelhos de rádio transmissores em propriedade de alemães, japoneses, italianos, húngaros, búlgaros, finlandeses e rumaicos ou de nacionais desses países naturalizados brasileiros”. Era igualmente proibida a mudança de endereço sem prévia licença. Os clubes e sociedades cuja diretoria não fosse formada por dois terços de brasileiros natos ficavam impossibilitados de funcionar. Em notas do jornal *Tribuna de Petrópolis* de 2 de julho de 1942 e de 13 de março do

mesmo ano, é possível verificar um exemplo dessas proibições, no caso, envolvendo instituições de ensino.

Em 25 de janeiro de 1942, a escola alemã Educandário Köeler foi fechada por ordem do Dops, por intermédio da seção existente em Petrópolis chefiada pelo comissário Smith. Segundo o documento da 67^a, da caixa de 1945, o fechamento da escola se deu por descumprimento do Decreto nº 748, de 5 de maio de 1939, que determinava que todas as escolas deveriam lecionar no idioma português. Os colonos e seus familiares mantinham seus laços por meio da língua alemã. Muitas vezes, as novas gerações nem chegavam a aprender português. Instituições como o Coral Concórdia, a Igreja Luterana e o Educandário Köeler mantinham suas atividades e correspondências em alemão, e assim, mesmo com a proibição, muitas delas se negaram a cumprir as determinações da polícia.

O referido documento da polícia acusou os diretores da escola de serem “nazistas ferrenhos”, assumindo que a interdição do local também pretendia impedir que esses indivíduos se reunissem. A escola era ligada à Kirchlichem Anssenamt em Berlim, que, segundo o relatório, não só visava realizar atividades religiosas, como também educar a juventude nos moldes nazistas.

No mesmo dia foi fechado o Coral Concórdia, não só por causa do descumprimento em relação à utilização do idioma alemão em suas reuniões e correspondências, como também pela apreensão de bandeiras nazistas em sua sede; no entanto, foi reaberto com permissão da polícia cinco dias depois.

Apesar de um tanto restritivas, essas e outras ordens revelavam a disposição nacional e o medo do que chamavam de “Quinta-Coluna”, ou seja, os espões. Segundo o autor Stanley Hilton em seu livro *Suástica sobre o Brasil*, a espionagem alemã em terras brasileiras não era apenas uma

teoria conspiratória. Era real. Seu comando estava ligado ao órgão alemão com sede em Berlim, o Abwehr, cujo chefe era Wilhelm Canaris.

Conforme já mencionado, o Brasil era extremamente visado pelas autoridades alemãs por ser ponto estratégico em termos geográficos, produtor de artigos de elevada importância, além de possuir uma grande comunidade germânica aqui estabelecida. Getúlio Vargas manteve relações comerciais intensas com o governo alemão. No entanto, as pressões de Oswaldo Aranha, que defendia a aproximação entre o Brasil e os Estados Unidos, em detrimento das relações com os países do Eixo, além de outros fatores, como o investimento norte-americano na siderúrgica que Vargas buscava construir, acabaram por levar o país para o lado dos Aliados.

Ainda assim, no começo de 1942, o governo brasileiro, em uma atitude contraditória com as políticas vigentes, deu permissão para autoridades da embaixada alemã residirem em Petrópolis, como deixa claro a notícia retirada do jornal *Tribuna de Petrópolis*, datada de 4 de fevereiro de 1942, que dizia o seguinte: “Por autorização do governo, além do embaixador Pruefer e pessoas de sua família, tiveram também permissão para residir em Petrópolis, onde possuem casas próprias, os srs. Schilimpert, conselheiro de legação, e o comandante Bohny, adido naval adjunto da embaixada alemã [...]”.⁴⁷

Autoridade superior a Albrecht Gustav Engels, o citado capitão (Herman) Bohny era espião do Abwehr, responsável não só pela chefia da rede de informações no Brasil, como, principalmente, por construir uma estação clandestina de radiotransmissores. Além de fiscalizar as atividades de Engels e receber os relatórios, Bohny também era responsável por recrutar novos espiões e colaboradores para a rede.⁴⁸ Também citado na notícia, o embaixador Curt Pruefer tinha um importante papel na comunicação entre os espiões no Brasil e a sede do Abwehr em Berlim,

transmitindo as mensagens urgentes, que não poderiam aguardar outros meios de comunicação.⁴⁹

Segundo documentos da polícia, Bohny mantinha laços com Frederick Wilhelm Bosseljon, sócio e diretor técnico da fábrica Werner e conhecido nazista. De acordo com o mesmo documento, Bosseljon teria recebido clandestinamente três caixas de armas ainda em 1938 e as levado para uma fazenda em Itaipava. No entanto, até o momento em que o documento foi escrito, a polícia ainda não havia encontrado as armas. Em 6 de fevereiro de 1942, foi realizada uma denúncia anônima sobre um alemão de nome Luiz. Segundo o denunciante, o acusado estaria mantendo armas ocultas em sua fazenda, conhecida como Fazenda das Perobas, em Itaipava, possivelmente o local para onde Bosseljon havia levado as três caixas de armas mencionadas pela polícia no Ofício nº 140/43. A polícia também aponta que Bosseljon mantinha relações com outro conhecido espião do Eixo, o conde Palaviccini.⁵⁰

O objetivo das redes de espionagem no Brasil era reunir o maior número de informações sobre as atividades dos Aliados para transmitir ao Eixo, como o posicionamento de navios para facilitar o ataque dos submarinos alemães, por exemplo. Os jornais e documentos da polícia mencionam também boicote e sabotagem de usinas e estradas. Como diz o coronel Aurélio da Silva Py, responsável pela investigação no Rio Grande do Sul, “foi em 1937, dois anos depois que Hitler criou a verba de 262 milhões de marcos para a ação nacional-socialista no estrangeiro, que a campanha nazista no Brasil entrou em uma fase de intensa atividade e perfeitamente organizada”.⁵¹

Em agosto de 1942, as tensões aumentaram. O Ofício Circular nº 215/43, de 9 de agosto de 1943, enviado de Niterói pelo delegado de Ordem Política e Social para o delegado de Petrópolis, pedia constante e rigorosa vigilância sobre todos os indivíduos dos países “eixistas”. Segundo o

documento, havia provas de que vários elementos estariam planejando sabotagem de pontes, túneis, estabelecimentos industriais e militares, assim como usinas elétricas, no estado do Rio de Janeiro.

Existiam três formas de realizar esses objetivos e repassar as informações obtidas para a Europa. Havia a tinta secreta (ou invisível), o microponto (foto reduzida a um ponto mínimo, que só poderia ser visto com um microscópio) e o radiotransmissor. Toda compra e venda de rádios era monitorada e registrada pela polícia, e as regras e prazos eram veiculados nos principais jornais da cidade.⁵²

Mesmo com tanta fiscalização, muitas foram as denúncias de que rádios clandestinos estavam sendo utilizados nas residências de alguns alemães. Um dos suspeitos era Herman Wilhelm Sthamer, morador da rua Professor Stroelle, nº 232. Sthamer havia sido um dos diretores do Banco Transatlântico alemão, apontado como um dos principais bancos relacionados ao pagamento da rede de espionagem no Brasil, e presidente da Câmara Teuto-Brasileira de Comércio. O Ofício nº 154/43, do dia 7 de junho de 1943, acusava Sthamer de ter demitido os funcionários do banco que não compactuavam com os ideais nazistas. Comentava ainda sobre a existência de um rádio, utilizado para ouvir estações alemãs. Em 19 de janeiro de 1944, o Ofício nº 49/44 comunicava a apreensão de vários itens na casa de Sthamer, não detalhando sobre o material encontrado.

Outro suspeito era o conhecido espião Ferdinand Baron von Bianchi. No Ofício nº 240/43, a polícia apontou a existência de um rádio em sua residência, utilizado clandestinamente “dentro do mato”, conforme relatado no citado documento. No entanto, depois de muitas buscas, ainda não havia sido possível localizar o tal aparelho. Em 25 de janeiro de 1943, foi feito um pedido de prisão para Bianchi. Este possuía uma residência na Estrada da Fazenda Inglesa e era vizinho de Erich Friederich, oficial do Exército alemão e outro grande suspeito de espionagem pró-Eixo.

Em 13 de abril de 1942, outro alemão, de nome Frederich Eduard Wilhelm Andersen (por vezes grafado como Endersen), foi denunciado pelo lavrador Frederico Valentino Peter por possuir um aparelho de rádio em seu Sítio Saudade do Sertão, localizado no bairro Carangola.⁵³ Esse fato havia sido mencionado a Frederico por outro trabalhador de Andersen, de nome Pedro, que até então não havia se apresentado à delegacia. Segundo o denunciante, o aparelho de rádio era receptor, utilizado regularmente para ouvir estações alemãs. No Ofício nº 139/44, de 29 de fevereiro de 1944, fica confirmado que Andersen era de fato proprietário do Sítio Saudade do Sertão e que havia se mudado para Poços de Caldas, abandonando a propriedade.

O único aparelho de rádio de fato apreendido pela polícia em Petrópolis encontrava-se na casa do alemão Ricardo Ladders. No Ofício nº 244/42, de 8 de setembro de 1942, a polícia comunicou que havia sido localizado um possante aparelho de rádio “transmissor, mas que podia ser usado como receptor”. Esse mesmo documento fala sobre a apreensão de diversos envelopes de correspondências, que seriam remetidos a Nova York, para a análise da polícia americana. Apesar de o ofício ser de setembro, a busca, apreensão e prisão de Ladders haviam sido realizadas em agosto, conforme notícia veiculada no jornal *Tribuna de Petrópolis* de 21 de agosto de 1942. O nome de Ladders não era citado, mas fica claro que se trata da mesma pessoa, a partir do endereço no “Quarteirão Suisso”.

Ladders foi uma figura constante nos ofícios policiais da época, não só pelas suspeitas de espionagem, como também pelo roubo que ocorreu em sua residência, no contexto dos protestos que haviam acontecido na cidade depois dos ataques aos navios brasileiros.

O torpedeamento do navio Baependi pelo submarino alemão U-507 em 15 de agosto de 1942, que provocou a morte de 270 pessoas, precipitou uma onda de revolta na população brasileira. De várias cidades do país

chegaram notícias sobre ataques às propriedades alemãs. Em Petrópolis, não foi diferente. No dia 18 de agosto de 1942, o comércio fechou as portas, e a população foi para as ruas protestar contra os países do Eixo. Realizou-se um enterro simbólico de Adolf Hitler. Segundo artigo de Gabriel Kopke Fróes, por volta das 23 horas, algumas pessoas separaram-se do grupo principal que protestava e começaram a atacar estabelecimentos comerciais pertencentes a cidadãos alemães e italianos,

como a Sapataria Ideal, o Hotel Max Meyer, a Padaria Guaraní e o Hotel Majestic, que tiveram prejuízo total. Já outros estabelecimentos como o Restaurante Falconi, a Casa Pelegrini, a Cervejaria Boêmia, a Ótica, o Restaurante e Bar Vienense, o Armazém Nastasi, a Casa D'Angelo, a Alfaiataria De Carolis e a Foto Nietzsche sofreram danos menores.⁵⁴

Os ataques foram suficientes para que os estabelecimentos passassem a adotar nomes brasileiros, como, por exemplo, Armazém Nastasi, que virou Armazém Tupy, ou Foto Nietzsche, que virou Foto Ótica Central. É interessante observar que não foram divulgadas nos jornais locais notícias relativas a esses acontecimentos. No entanto, nos dias que se seguiram aos ataques, a maior parte dos dirigentes veio a público, via notas nos jornais *Tribuna de Petrópolis*, *Jornal de Petrópolis* ou *Jornal de Cascatinha*, defendendo-se das acusações de ser pró-Eixo. Houve modificação também em nomes de bairros da cidade: Mosela passou a ser chamada de Baependi; o Bingen, de Araraquara; o Ingelheim, de Oswaldo Aranha; o Quissamã, de Cairú; o Morin, de Itagipe; a Itália, de Olinda; e o Woerstadt, de Arabutã. O ataque do U-507 e outros que se seguiram tiveram como consequência a declaração formal de guerra do Brasil contra o Eixo, em 22 de agosto de 1942.

O artigo de Gabriel Kopke Fróes prossegue então em seu relato sobre o dia dos protestos, citando o assalto à residência de Ricardo Lodders:

Entretanto, o pior foi o que se passou com Richard Lowder, que acabara de construir para sua residência magnífico prédio no Alto do Quarteirão Suisso. A pretexto de pertencer a um

germânico, foi a referida casa assaltada e, a seguir, completamente saqueada. Sem dúvida, foi essa a nota mais triste dos acontecimentos.⁵⁵

Nessa ocasião, foi apreendido um valor de Cr\$ 10.500, que ficaria depositado em uma conta, até que Ladders fosse posto em liberdade. Foi localizada também uma escrita musical, identificada como possível comunicação codificada pelos espões. Os indivíduos que assaltaram a casa, Lincoln Soares Pinto, Mário da Silva e José Luiz da Silva, foram presos em 1943 e levados para Niterói. O Ofício nº 172/45 afirma que todos foram libertados ao regressar para Petrópolis, em 1945.

Em um documento de 12 de setembro de 1942, o comissário de polícia Waldemar Smith fez uma solicitação para que o material de propaganda nazista apreendido e guardado na polícia fosse atribuído a Ladders, possibilitando a cassação de sua naturalização, e que ele ficasse impedido de recorrer aos valores e joias que haviam sido apreendidos, bem como de reclamar dos danos sofridos por sua residência.⁵⁶ Entretanto, ao final da guerra, Ricardo Ladders foi posto em liberdade, readquiriu seus valores e continuou com sua propriedade em Petrópolis, a qual foi herdada por seu filho Mário Ladders, que cederá a casa ao DOI-Codi/I Exército para o funcionamento de um centro secreto de tortura, denominado posteriormente de “Casa da Morte”.

Com base nos dados obtidos até o presente momento, podemos observar que os impactos da Segunda Guerra Mundial no Brasil e em Petrópolis foram bastante intensos. Se, por um lado, houve grande fiscalização na vida dos imigrantes e suas famílias e uma mobilização popular contra os ideais que moviam os países do Eixo, por outro, muitas pessoas foram perseguidas injustamente, pelo simples fato de serem alemãs, por falarem alemão nas ruas, como no caso de Wilhelm Strauss e mais treze amigos que foram presos por conversar sobre a guerra nesse idioma, ou por possuírem qualquer item ligado à Alemanha, como aconteceu com a

argentina Ene Eberle de Halboth, que teve um quadro apreendido contendo uma frase pintada em alemão (foi esclarecido que a obra havia sido pintada por seu cunhado alemão, falecido ainda na Primeira Guerra Mundial). Em termos culturais, podemos dizer que o impacto da guerra se deu na perda da utilização do idioma alemão. Muitas famílias, ao serem testemunhas dos fatos descritos anteriormente, abandonaram a prática de ensiná-lo aos seus filhos e netos.

Em contrapartida, dos verdadeiros espões existentes no Brasil, poucos chegaram a ser presos ou mesmo localizados a tempo. Como o caso de Johann Georg Stubing, dono da caixa postal nº 184 no Rio de Janeiro, utilizada para a comunicação entre espões. Stubing morava em Petrópolis, rua Henrique Dias, nº 143, e constantemente recebia autorização da polícia para deslocar-se ao Rio de Janeiro “a negócios”, segundo os arquivos de salvo-condutos da 67ª Delegacia.

Aqueles que porventura haviam sido localizados e presos foram postos em liberdade logo ao fim da guerra. Suas propriedades, como no caso de Ricardo Lodders, foram devolvidas e eles continuaram a viver tranquilamente no seio da sociedade, sem que ninguém desconfiasse dos seus atos pregressos.

1 *Lebensraum* é a palavra alemã para o conceito de “espaço vital”, cunhada por Friedrich Ratzel e utilizada por Adolf Hitler para justificar a necessidade de expansão territorial. A frase “Eis o meu *Lebensraum*” foi encontrada em material de propaganda nazista. Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (Aperj), fundo DESPS, setor dossiês, notação 52.

2 Designação da Marinha alemã durante o regime nazista.

3 Serviço de informação do Exército alemão (1920-1945).

4 Gestapo: Geheime Staatspolizei, polícia secreta do Estado nazista alemão.

5 Disponível em: <<http://www.sixtant.net/2011/>>. Acesso em: 5 dez. 2018.

6 Brasil, Comissão Nacional da Verdade, *Relatório*, p.540.

7 Movimento Anticomunista (MAC) e Centro de Informações do Exército (CIE).

- 8** Ladders era um dos principais “caixas” da espionagem. O grande capital usava o escritório Ladders, indicado pela embaixada alemã, para fazer depósitos em réis. Esses valores seriam disponibilizados em marcos na Alemanha. O dinheiro em mãos de Ladders era usado pela embaixada e por Koenig.
- 9** Aperj, fundo Polícias Políticas do Rio de Janeiro: 1927-1983, setor alemão, caixa 753, notação 1.
- 10** Ibid.
- 11** Ibid.
- 12** Ibid.
- 13** Ibid.
- 14** Bandeira, *Presença dos Estados Unidos no Brasil*, op. cit.
- 15** Rubens Ricupero, *A diplomacia na construção do Brasil: 1750-2016*, p.348.
- 16** Ibid., p.349.
- 17** Bandeira, *Presença dos Estados Unidos no Brasil*, op. cit., p.358.
- 18** Ibid., p.372-3.
- 19** Ibid., p.354.
- 20** EIA: Entente International Anti Comuniste, fundada em Berna, em 1923, em resposta à criação do Komintern.
- 21** Bandeira, *Presença dos Estados Unidos no Brasil*, op. cit., p.350.
- 22** “Ontem e hoje”, *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 5 abr. 1945.
- 23** Ibid.
- 24** Aperj, fundo Polícias Políticas do Rio de Janeiro: 1927-1983, setor alemão, notação 10, dossiê 3.
- 25** Arquivo da Marinha do Brasil, relatório do Ministério dos Negócios da Marinha, 1939.
- 26** Ibid.
- 27** “Reunião de chanceleres do Rio de Janeiro”.
- 28** Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, *História geral da Aeronáutica brasileira*, v.3, p.413.
- 29** Stanley Hilton, *Suástica sobre o Brasil: a história da espionagem alemã no Brasil, 1939-1944*, p.29.
- 30** Arquivo Nacional, código de referência: BR RJANRIO.PH.0.FOT.20417.
- 31** Aperj, fundo Polícias Políticas do Rio de Janeiro: 1927-1983, setor Dops, notação 115, p.16.
- 32** Stanley Hilton, *A guerra secreta de Hitler no Brasil*, p.247.
- 33** Dusko Popov, *Espião contra espião*, p.171.

- 34** Ibid., p.260-2.
- 35** Aperj, fundo Polícias Políticas do Rio de Janeiro: 1927-1983, setor alemão, notação 4, dossiê 1.
- 36** Hilton, *A guerra secreta de Hitler no Brasil*, op. cit., p.67.
- 37** Aperj, fundo Polícias Políticas do Rio de Janeiro: 1927-1983, setor alemão, caixa 755, notação 10, p.28.
- 38** Ibid., p.27.
- 39** OKW: Oberkommando der Wehrmacht (Alto-Comando das Forças Armadas alemãs).
- 40** Aperj, fundo Polícias Políticas do Rio de Janeiro: 1927-1983, setor alemão, caixa 755, notação 10, p.26.
- 41** Ibid., p.41.
- 42** Aperj, fundo Polícias Políticas do Rio de Janeiro: 1927-1983, Relatório das atividades do Partido Nazista do Brasil.
- 43** No Rio de Janeiro, foram localizadas estações de rádio nos bairros de São Cristóvão, Penha, Jacarepaguá e Campo Grande. Aperj, fundo Polícias Políticas do Rio de Janeiro: 1927-1983, setor alemão, caixa 755, notação 10.
- 44** Arquivo da Igreja Luterana de Petrópolis, Josef Kohl, tópicos referentes ao pastor Wiener.
- 45** Arquivo Municipal de Petrópolis, *Jornal de Cascatinha*, 1 nov. 1936.
- 46** Dops: Departamento de Ordem Política e Social.
- 47** “Tiveram permissão para residir em Petrópolis”, *Tribuna de Petrópolis*, 4 fev. 1942.
- 48** Hilton, *Suástica sobre o Brasil*, op. cit., p.30.
- 49** Ibid., p.31.
- 50** Arquivo do Museu Imperial, acervo da 67ª Delegacia de Polícia de Petrópolis, Ofício 145/43, de 17 de abril de 1943.
- 51** Aurélio da Silva Py, *A 5ª Coluna no Brasil: a conspiração nazi no Rio Grande do Sul*, p.19.
- 52** Hilton, *A guerra secreta de Hitler no Brasil*, op. cit.; Arquivo Municipal de Petrópolis.
- 53** Arquivo do Museu Imperial, acervo da 67ª Delegacia de Polícia de Petrópolis, Termo de Declaração.
- 54** Gabriel Kopke Fróes, *O caráter petropolitano*, 1958.
- 55** Ibid.
- 56** Arquivo do Museu Imperial, acervo da 67ª Delegacia de Polícia de Petrópolis, Ofício de 4 de novembro de 1942.

8

O mar e o Brasil na Segunda Guerra Mundial: O papel das Marinhas de Guerra e Mercante na manutenção da soberania brasileira¹

Carlos André Lopes da Silva

O navio mercante brasileiro Taubaté, um cargueiro de pouco mais de 5 mil toneladas de arqueação,² navegava solitário no Mediterrâneo Oriental convulsionado pela Segunda Guerra no fim da manhã de 22 de março de 1941. Pertencente à Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, o navio fora fretado por companhia estrangeira e transportava uma prosaica carga de vinho, lã e tubérculos, da Ilha de Chipre para Alexandria, no Egito britânico, sob o comando do capitão de longo curso Mário da Fonseca Tinoco. Como o Brasil se encontrava neutro na guerra que incendiara a Europa um ano e meio antes, o Taubaté não contava com a proteção de navios de guerra ou de canhões e metralhadoras instalados a bordo, confiando na demonstração explícita de sua neutralidade pelas bandeiras nacionais pintadas em ambos os costados, à meia-nau, e numa grande lona posta sobre a estação-rádio, à ré do passadiço.

Já próximo à costa do Egito, um avião bimotor sobrevoou o Taubaté, deixando todos tensos a bordo. Num mar confinado como o Mediterrâneo, a aviação militar se tornava tão útil para interceptar navios mercantes quanto os submarinos, que já atuavam no Atlântico Norte na interdição das linhas de comunicação marítimas³ que alimentavam a Grã-Bretanha, então último bastião contra o nazifascismo depois da queda da França e demais Aliados na Europa Ocidental. Às 12h15 no horário local, a primeira bomba caiu próxima ao navio, que se encontrava nas coordenadas 32°43'N e 30°51'E. Já era possível reconhecer no bimotor as marcações da Aviação Militar Alemã (Luftwaffe), o que fez o comandante parar as máquinas e dar ordens para que uma bandeira nacional fosse hasteada no mastro da popa, e um grande lençol branco ser içado numa das adriças do mastro grande. Alguns tripulantes também agitaram lençóis brancos da tolda das baleeiras e no convés principal. Ainda assim, as bombas continuaram caindo, mas sem acertar o alvo. O bimotor passou, então, a metralhar o navio, abandonando o ataque depois de setenta longos minutos.

O Taubaté sofreu avarias diversas na superestrutura, no costado e em baleeiras salva-vidas; também foram atingidas a cabine de navegação e a estação-rádio principal, danificando os transmissores de ondas curtas e longas. A máquina principal do leme, hidráulica, foi inutilizada, mas o navio manteve sua capacidade de navegar graças à máquina de leme auxiliar e emitiu um pedido de socorro pela estação-rádio de emergência. Mas a maior das perdas atingiu a tripulação: o conferente José Francisco Fraga morreu em consequência dos disparos e outros oito tripulantes foram feridos, dois com gravidade, o cozinheiro Teodoro Ramos e o foguista João Pereira da Silva. Entre quinze e vinte minutos depois da emissão do pedido de socorro, o Taubaté foi sobrevoado por uma aeronave britânica e conseguiu aportar em Alexandria.⁴ Foi, portanto, um marítimo nacional, José Francisco Fraga, o primeiro brasileiro morto na Segunda Guerra Mundial em decorrência de

ação de combate contra o país, um ano e cinco meses antes da declaração de guerra à Alemanha, em 31 de agosto de 1942.

A Marinha Mercante brasileira somava 650 mil toneladas brutas de arqueação no início da guerra na Europa. Mesmo pequena e composta de navios antiquados como o Taubaté, ela exercia papel determinante na economia nacional. Era pelo transporte marítimo que as exportações deixavam os portos nacionais e se importavam insumos essenciais ao pequeno parque industrial e à vida nos centros urbanos, inclusive os combustíveis derivados do petróleo e o carvão. Porém, era na manutenção das linhas de comunicação marítimas entre os estados brasileiros litorâneos que a Marinha Mercante mostrava-se fundamental para o cotidiano dos brasileiros. Tratava-se da chamada navegação de cabotagem, que mantinha o fluxo de mercadorias entre as economias regionais, isoladas pela deficiência das nossas redes rodoviárias e ferroviárias. Produtos agrícolas e manufaturados, o correio e viajantes, deslocavam-se pelo Brasil utilizando navios mercantes como os veneráveis Itas da Companhia Nacional de Navegação Costeira.

Com a entrada dos Estados Unidos da América na guerra, em dezembro de 1941, os submarinos do Eixo passaram a operar no Atlântico Ocidental, ameaçando todos os navios de bandeiras neutras que se dirigissem a portos estadunidenses. A primeira perda brasileira foi o mercante Cabedelo, que deixou o porto de Filadélfia com carga de carvão em 14 de fevereiro de 1942. No Caribe, já então uma área de concentração dos submarinos, o navio desapareceu sem emitir sinais de socorro com seus 54 tripulantes. Ainda em fevereiro de 1942, foram afundados pelo submarino alemão U-432 o Buarque e o Olinda, ambos na costa leste dos Estados Unidos. Seguiram-se os torpedeamentos do Arabutã, do Cairu, do Parnaíba, do Gonçalves Dias, do Alegrete e do Pedrinhas, entre março e junho de 1942, todos ocorridos ou na costa leste estadunidense ou no Mar do Caribe. A única exceção à distribuição geográfica dos ataques no primeiro semestre de 1942 foi o

mercante Comandante Lira, do Lloyd Brasileiro, torpedeado em 18 de maio, ao largo do Ceará, pelo submarino italiano Barbarigo. Além de atacado em águas nacionais, foi o único navio mercante brasileiro torpedeado a ser salvo, graças ao pronto auxílio dado pelo rebocador Heitor Perdigão, da Marinha do Brasil, e de seis navios de guerra da Marinha de Guerra estadunidense (U. S. Navy), que já operavam com regularidade no Atlântico Sul. O Tamandaré, o Barbacena e o Piave, torpedeados ao largo das ilhas de Trinidad e Tobago, em julho de 1942, foram as últimas perdas enquanto o Brasil ainda se mantinha formalmente como país neutro.

As atitudes cada vez mais claras de alinhamento do Brasil com os Aliados levaram o Comando de Guerra Naval da Kriegsmarine (Marinha de Guerra alemã) a considerar uma operação contra os principais portos nacionais que envolveria dez submarinos. Posteriormente, por cerceamentos da diplomacia alemã e pela própria limitação operacional do Comando de Submarinos alemão, essa grande ofensiva foi cancelada. Para além dos submarinos alemães e italianos que já operavam no Atlântico Sul contra a navegação de longo curso de bandeira aliada, um único submarino se deslocou para a costa brasileira com “liberdade de manobra” para atacar não apenas a navegação de longo curso, mas as linhas de cabotagem nacionais, mesmo os menores navios nelas empregados.⁵

No cair da tarde de 15 de agosto de 1942, o U-507 torpedeou o paquete Baependi, que navegava ao largo da costa de Alagoas com destino a Recife. O velho navio foi ao fundo levando 270 dos seus 306 tripulantes e passageiros, incluindo parte da guarnição do 7º Grupo de Artilharia de Dorso do Exército brasileiro, unidade transferida para reforçar as defesas do Nordeste. Algumas horas depois, o U-507 encontrou o paquete Araraquara navegando sozinho e inteiramente iluminado, um alvo fácil. Afundou-o com dois torpedos, vitimando 131 pessoas. Na madrugada do dia seguinte, foi a vez do paquete Aníbal Benévolo, também utilizado nas linhas de cabotagem. No dia 17 de agosto, na altura do Farol do Morro de São

Paulo, ao sul de Salvador, o mesmo submarino torpedeou o paquete Itagiba, que tinha entre os seus 121 passageiros o restante do infeliz 7º Grupo de Artilharia de Dorso. Nesse mesmo dia, o Arará foi torpedeado quando recolhia náufragos dos primeiros afundamentos. A última vítima do submarino comandado pelo *korvettenkapitän* Harro Schacht foi a barcaça Jacira, pequena embarcação veleira posta a pique em 19 de agosto.

Em cinco dias, um único submarino afundou seis navios dedicados às linhas de cabotagem, vitimando 607 pessoas. Foi um choque para os brasileiros, reverberado pelas manchetes dos jornais que noticiavam as manifestações de rua nas maiores capitais, todas clamando pela guerra. Se ao governo ditatorial de Getúlio Vargas ainda interessava manter uma posição dúbia em relação à participação efetiva na guerra ao lado das democracias ocidentais, a violência dos ataques de agosto de 1942 levou à declaração de estado de beligerância com a Alemanha em 22 daquele mês e, finalmente, ao estado de guerra contra o Eixo no último dia de agosto.

O conflito chegara às fronteiras marítimas do país com três anos “de atraso” por meio dos submarinos do Eixo. Um prelúdio já tinha ocorrido em dezembro de 1939, quando o encouraçado de bolso alemão Admiral Graff Spee foi afundado por sua tripulação próximo do porto de Montevideu, depois de ser “encurralado” por navios de guerra aliados. Contudo, o grosso dos esforços alemão e italiano na longa e intensa campanha, marcada na história como a Batalha do Atlântico, era mesmo realizado pela arma submarina.

A campanha naval no Atlântico superou as ações em terra nos teatros europeus e africanos, podendo somente ser confrontada em dimensão geográfica, duração e proporção de recursos empregados com a que se desenrolou no Pacífico. No entanto, diferentemente desta última, a Batalha do Atlântico se deu a partir de ações muito mais regulares e homogêneas, sem a ocorrência de grandes batalhas navais como Midway e Golfo de

Leyte. Embora operações como Torch (o desembarque aliado no norte da África) e Overlord (na Normandia) tenham ocorrido na mesma extensa área geográfica do Atlântico, configuraram ações anfíbias que, mesmo grandes e complexas, não contaram com maior oposição naval inimiga e se mantiveram mais vinculadas à sua progressão como campanhas terrestres do que como parte da disputa que se travava no oceano. A Batalha do Atlântico configurou-se, num primeiro momento, na tentativa aliada de estabelecer um bloqueio naval sobre a Europa ocupada, evoluindo para a tentativa do Eixo de interdição das linhas de comunicação marítimas entre a América e a Europa que alimentavam o esforço de guerra aliado.⁶ Foi na proteção às “estradas no mar”⁷ que abasteciam a guerra terrestre e aérea que se desenrolava milhares de quilômetros a noroeste que o país, de fato, atuou primeira e mais decisivamente na Segunda Guerra Mundial.

Todavia, o emprego sistemático dos navios de guerra da Marinha do Brasil e aeronaves da recém-criada Força Aérea Brasileira na patrulha oceânica no litoral nordestino já vinha ocorrendo muito antes da declaração de guerra, mesmo ambas as forças contando com equipamento inadequado. Já em 1940, três dos novos navios mineiros da classe Carioca foram deslocados para Natal, Rio Grande do Norte. Em janeiro de 1941, um ano e meio antes do envolvimento formal no conflito, a Divisão de Cruzadores, reforçada pelos demais navios mineiros e um rebocador de alto-mar, tomou Recife como base, implementando patrulhas de neutralidade e escoltando comboios que conduziram tropas do Exército à Ilha de Fernando de Noronha.

Acompanhando a aproximação diplomática do governo de Getúlio Vargas dos Estados Unidos, viu-se a gradual chegada de unidades das Forças Armadas estadunidenses ao Nordeste brasileiro. O Esquadrão de Patrulha 52 da U. S. Navy, equipado com hidroaviões PBY-5A Catalina, instalou-se em Natal quatro dias após o ataque japonês a Pearl Harbor.⁸ Em janeiro de 1942, a Força-Tarefa nº 3, que meses depois se constituiu no núcleo

operacional da 4ª Esquadra da U. S. Navy, escolheu a capital pernambucana como base de suas operações. Seu comandante em chefe foi durante toda a guerra o então *rear admiral* Jonas Howard Ingram, oficial de caráter agregador, particularmente adequado à campanha pan-americanista que o Departamento de Estado de Franklin Delano Roosevelt levava a cabo na América Latina.⁹ A primeira operação real de guerra em que se articularam unidades navais brasileiras e estadunidenses foi justamente o já citado salvamento do mercante Comandante Lira, que não só provocou o envio de mais navios de guerra do Rio de Janeiro, porto-base da Esquadra brasileira, para o Nordeste, como deu novo impulso às negociações para transferências de unidades navais estadunidenses para o Brasil.¹⁰

Com a declaração de guerra, houve a rápida integração das forças aeronavais que atuavam no saliente nordestino. Pela Ordem do Dia nº 1, de 22 de setembro de 1942, o Comando da Força do Atlântico Sul (designação ampliada da 4ª Esquadra da U. S. Navy) recebia o controle operacional dos navios de guerra brasileiros que já atuavam naquela área. Em 5 de outubro, a Divisão de Cruzadores era extinta para a criação da Força Naval do Nordeste, alocada na organização por tarefas da 4ª Esquadra como Força-Tarefa nº 46, enquanto as unidades da Força Aérea Brasileira distribuídas pelo litoral formaram a Força-Tarefa nº 49, compondo com 170 navios de guerra e inúmeras unidades aeronavais estadunidenses o esforço de guerra aliado no Atlântico Sul.¹¹ Sob o comando do então capitão de mar e guerra Alfredo Carlos Soares Dutra, a Força Naval do Nordeste teve como sua primeira dotação os antigos cruzadores Bahia e Rio Grande do Sul, os navios mineiros Carioca, Caravelas, Camaquã e Cabedelo, projetados e construídos no fim dos anos 1930 pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, e os caça-submarinos Guaporé e Gurupi, estes os primeiros navios de guerra transferidos pela U. S. Navy, em 24 de setembro.

A ação mais premente foi a organização dos comboios nos portos nacionais, prática já comum no Atlântico Norte. O sistema de comboios

como um todo era planejado e controlado pelo próprio Comando da Força do Atlântico Sul, no qual cada comboio era formado por algumas dezenas de navios mercantes escoltados por navios de guerra com capacidade de detectar e atacar submarinos. Os conjuntos de mercantes organizavam-se nas saídas dos portos em linhas e colunas, cada navio distando dos próximos cerca de 900 metros e obedecendo a planos de operações e comunicações próprios, informados aos comandantes dos mercantes e das escoltas em reuniões prévias (e secretas) em terra.

Essas formações retangulares ou quadrangulares eram escoltadas por navios de guerra encarregados da vigilância de setores em torno das formações e afastados delas 2 a 3 milhas marítimas, navegando sempre em zigue-zague para maximizar a detecção dos submarinos pelo sonar montado no casco. Recorremos à entrevista dada ao antigo SDM pelo almirante de esquadra Eddy Sampaio Espellet, veterano que participou tanto de missões de escolta a comboios quanto de patrulhas oceânicas, para descrever como era feito o ataque a um submarino.¹²

O principal sensor utilizado na busca ao submarino submerso era o sonar ativo, porém, quando na superfície, o submarino podia ser detectado visualmente pelos vigias ou pelo radar do navio. O sonar emitia um sinal sonoro, usualmente chamado de “pin”, que produzia um eco quando refletia num obstáculo. O contato era confirmado quando esse eco, por suas características, era identificado pelo operador de sonar como um possível submarino. O operador de sonar marcava a posição e estimava o rumo do submarino detectado (o alvo) em relação ao navio, iniciando-se os procedimentos para o ataque. O navio então rumava para o alvo submerso buscando interceptá-lo, sempre corrigindo a direção do seu avanço pela contínua marcação do alvo fornecida pelo sonar. Uma das características peculiares do sonar era o alcance de detecção de um alvo submerso. Esse equipamento não só tinha um limite máximo de detecção, como também um limite mínimo. Os sonares instalados nos navios da Marinha na Segunda

Guerra Mundial normalmente perdiam a capacidade de “ver” os alvos submersos a menos de 200 jardas de distância (aproximadamente 180 metros), o que influía nos procedimentos de ataque.

O ataque *per si* dependia do armamento antissubmarino disponível em cada classe de navio. Os dois tipos de armamento antissubmarino utilizados durante a Segunda Guerra Mundial eram o “lança-bombas granada”, que equipou as três classes de navios de escolta estadunidenses recebidos pelo Brasil, as duas classes de caça-submarinos e os contratorpedeiros de escolta; e a “bomba de profundidade”, utilizada por todos os navios da Marinha empregados como escoltas. Para cada armamento, o navio devia tomar uma posição em relação ao alvo para realizar o ataque.

O lança-bombas granada se assemelhava a um conjunto de pequenos foguetes de curto alcance que projetavam à frente do navio cargas explosivas. Esses foguetes eram montados em dispositivos, geralmente na proa, em arranjos diversos: nos caças-submarino, em suportes apelidados de *mouse traps* (ratoeiras); nos contratorpedeiros de escolta, nos *hedgehogs* (ouriços). Disparados em salvas na posição provável que o submarino estaria submerso, atingiam a água a poucas centenas de metros do navio, descrevendo um padrão circular. O lançamento ocorria logo que o sonar do navio perdia contato com o alvo e era direcionado para a última posição que havia sido detectada. Se o submarino não fosse atingido, era iniciado o procedimento para o lançamento das bombas de profundidade. A vantagem do uso inicial da bomba-granada era sua espoleta de contato, só havendo explosão se o casco do submarino fosse atingido, o que permitia nova detecção do alvo pelo sonar, que seria inviabilizada por explosões submersas. A partir do ponto no qual o sonar efetuou a última marcação da posição do submarino antes de atingir seu limite mínimo de detecção, o comandante do navio deveria estimar a posição provável do alvo se este mantivesse o último rumo e a velocidade marcados pelo sonar. O navio deslocava-se para esse ponto estimado, procurando passar por cima do alvo,

quando eram lançadas as primeiras duas bombas de profundidade, colocadas em calhas na popa, isto é, a ré do navio. Posteriormente, eram “disparadas” as bombas instaladas em ambas as laterais do navio, em dispositivos de lançamento chamados morteiros “K”. Os lançamentos produziam um padrão semicircular em volta do navio e as bombas explodiam em profundidades pré-ajustadas em seus detonadores.¹³

Se o ataque não atingisse o alvo, o navio se afastava para permitir que seu sonar restabelecesse o contato e, a partir daí, repetisse os procedimentos de ataque. Porém, a retomada do ataque a um alvo submerso não era o procedimento comum dos navios que participavam das escoltas a comboios. O tempo gasto pelo navio que realizava um ataque antissubmarino e sua consequente mudança brusca de rumo abriam uma brecha na vigilância por setores em torno dos comboios, que poderia ser utilizada por outro submarino. A “distração” dos navios da escolta por um ataque de torpedos deliberadamente precipitado foi uma das táticas empregadas pela Kriegsmarine – a chamada *wolfsrudel* (alcateia), quando vários submarinos atuavam em conjunto e de maneira coordenada sobre um comboio – e reproduzida pelos submarinos estadunidenses contra comboios japoneses no Pacífico. Quando havia mais navios que o necessário para a completa proteção de um comboio, eram formados os Grupos de Caça e Destruição (Hunter and Killers), que acompanhavam os comboios com a função precípua de perseguir e afundar submarinos que revelassem sua localização tentando um torpedeamento.

Quando navegavam próximos ao litoral, os comboios também recebiam cobertura da aviação baseada em terra, inclusive dos esquadrões de reconhecimento com dirigíveis, os *blimps*, que a U. S. Navy também tinha distribuído pelo litoral. As aeronaves reconheciam a rota prévia a ser percorrida pelos comboios, pois era comum que submarinos permanecessem patrulhando a convergência de duas ou mais dessas “estradas no mar” e, com alguma sorte, na superfície para recarregar suas baterias.¹⁴

No início da implantação do sistema de comboios, os brasileiros participavam das escoltas até a Ilha de Fernando de Noronha. Mas, mesmo nesse período inicial, todos os navios de guerra recebidos nos Estados Unidos fizeram suas viagens até o Brasil participando de comboios que desciam pelo Mar do Caribe. Com a incorporação de mais navios estadunidenses, a Marinha participou de escoltas mistas com a U. S. Navy até a grande base de Port of Spain, em Trinidad e Tobago, ponto de convergência dos comboios que transitavam entre o Norte e o Sul do continente americano. Ao fim da Segunda Guerra, a área de cobertura dos navios da Marinha empregados nas escoltas a comboios estendia-se do limite do Mar do Caribe ao extremo sul do Brasil. Essas missões “cansativas, despidas de grandes emoções, mas absolutamente necessárias”, representaram o foco da participação dos navios da Marinha do Brasil na Batalha do Atlântico, levando algumas vezes as tripulações a cumprirem 25 dias por mês no mar, nas idas e vindas entre portos nacionais e estrangeiros.¹⁵

Os navios de maior capacidade da Marinha, os três contratorpedeiros da classe Marcílio Dias (também conhecidos por classe “M”) de 1.500 toneladas de deslocamento, foram incorporados à Força de Patrulha Oceânica da 4ª Esquadra, atuando em patrulhas de longo alcance contra os “furadores de bloqueio” do Eixo. Estes eram navios mercantes alemães que tentavam manter aberta a linha de comunicação marítima entre a Alemanha e o Japão para permitir a troca de manufaturados e tecnologia por matérias-primas. Pelo menos 41 “furadores de bloqueios” largaram de portos da França ocupada com destino ao Oriente entre 1941 e 1944. Mercantes como o Annaliese Essberger, com motores de torpedos para o Japão, o Kota Nopan, o Weerland, que chegou a abater um avião de patrulha PB4Y Liberator, o Rio Grande e o Burgenland foram atacados ou postos a pique pelas próprias tripulações quando localizados por navios de guerra e aviões dedicados à patrulha oceânica no Atlântico Sul.¹⁶ Navios da Marinha

também escoltaram os navios-transporte estadunidenses que conduziram os cinco escalões da Força Expedicionária Brasileira para a Itália. Do primeiro ao terceiro escalões, os navios brasileiros foram rendidos ao largo de Pernambuco por unidades da U. S. Navy que completaram a travessia do Atlântico; nos quarto e quinto, a escolta brasileira foi até Gibraltar, na entrada do Mar Mediterrâneo.¹⁷

O emprego do sistema de comboios e a intensa patrulha antissubmarino empreendida pelas forças aeronavais aliadas – incluindo a Aviação de Patrulha da Força Aérea Brasileira, que também recebeu, por meio do Lend-Lease, aeronaves voltadas às missões no litoral brasileiro, como os citados aerobotes Catalina, nas versões PBY-5 e PBY-5A, e a série de bombardeiros da Lockheed Aircraft Corporation especializados na detecção e no ataque a navios e submarinos: A-28 Hudson, PV-1 Ventura e PV-2 Harpoon – levaram à drástica diminuição nas perdas dos navios mercantes no Atlântico Sul. Em 1943, oito navios mercantes brasileiros foram torpedeados, enquanto as perdas ao longo do ano anterior haviam sido 24.

A maioria dos mercantes brasileiros vitimados por submarinos navegava fora dos comboios, como o Brasiloide, que estava sozinho quando foi torpedeado em 18 de fevereiro; ou o Afonso Pena, que, indevidamente, abandonou o comboio do qual fazia parte e foi afundado em 2 de março 1943. Ou mesmo o pequeno pesqueiro Changri-lá, torpedeado ao largo de Arraial do Cabo, Rio de Janeiro, em 22 de junho, provocando a morte de todos os seus dez tripulantes.¹⁸ Os dois últimos torpedeamentos de navios mercantes brasileiros foram o Itapagé, em 26 de setembro, e o Campos, em 23 de outubro de 1943, todos navegando fora de comboios.

Porém, a efetiva participação brasileira nas missões de escolta a comboios exigia a incorporação de navios especializados e a formação de pessoal qualificado nos procedimentos técnicos e táticos de detectar e destruir submarinos submersos. A Marinha do Brasil teve, em muito pouco

tempo, de incorporar novos navios, preparar os restantes e capacitar seu pessoal para os novos paradigmas da guerra antissubmarino. Em 1939, contava com praticamente os mesmos navios com que lutara na Primeira Guerra Mundial, especializados no combate a outros navios, a chamada guerra de superfície, com pouca utilidade no combate a aeronaves, a guerra antiaérea, e nenhuma capacidade para a guerra antissubmarino. Embora a Marinha tenha enviado, em 1918, a Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) para atuar, em colaboração com a Marinha Real Britânica (Royal Navy) e com a U. S Navy, na patrulha a submarinos alemães na costa ocidental da África, a introdução do radar e, principalmente, do sonar como equipamentos de detecção no entreguerras modificou por completo o combate aos submarinos, belonaves que também tinham sofrido extenso aperfeiçoamento.

Se é correto afirmar que navios da Marinha do Brasil não possuíam equipamentos e armamentos para localizar e destruir submarinos, nem suas tripulações eram treinadas nas doutrinas da guerra antissubmarino, também é importante relativizar tal despreparo utilizando como exemplo a própria U. S. Navy, em cujas bases e centros de treinamento as tripulações brasileiras aprenderam a combater os submarinos do Eixo. Logo após a entrada dos Estados Unidos no conflito, em dezembro de 1941, nem mesmo as tripulações estadunidenses estavam preparadas para a guerra antissubmarino que grassava no lado oriental do Atlântico Norte desde 1939. Nos seus centros de treinamento, eram os militares da Royal Navy que primeiro ensinaram as novas táticas.

Os estrategistas navais brasileiros esperavam um outro tipo de guerra e, também, outro adversário. Grandes encouraçados, como os adquiridos na primeira década do século XX, o Minas Gerais e o São Paulo, eram os principais meios empregados na guerra de superfície, e esse era o tipo de enfrentamento possível no cenário naval sul-americano, em especial na hipótese de conflito que nos pusesse contra o ainda incômodo vizinho do

Sul, a Argentina. Em 1936, foi iniciada a construção, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, principal estaleiro mantido pela Marinha, de um pequeno navio de guerra de projeto nacional, o monitor Parnaíba,¹⁹ dedicado à guerra fluvial na fronteira oeste. A esta, seguiram-se outras construções com um grau crescente de tamanho e complexidade, algumas que só seriam finalizadas após a Segunda Guerra. A escolha de um caminho sustentável por meio da construção de navios de guerra no país levou ao lento reaparelhamento da Esquadra, lento demais para os desafios impostos por um conflito que tomou de assalto o litoral brasileiro em 1942.

A instituição do Lend-Lease Act, em março de 1941, permitiu que os Estados Unidos fornecessem materiais necessários ao esforço de guerra dos Aliados sem a necessidade de operações financeiras imediatas, o que beneficiava diretamente a Grã-Bretanha, ainda premida pela possibilidade de invasão alemã. Era o fim do freio burocrático-financeiro para a indústria bélica estadunidense, liberando todo o seu potencial de produção para mobiliar o esforço de guerra aliado. Em acordo firmado em 1º de outubro de 1941, o Brasil obteve crédito de US\$ 200 milhões, dos quais couberam ao Exército US\$ 100 milhões, e à Marinha e à Força Aérea, US\$ 50 milhões cada. Essa divisão dos créditos deixou de fora os navios de guerra cedidos, que seriam computados em uma linha de crédito em separado. Somente em 15 de abril de 1948, Brasil e Estados Unidos firmaram acordo sobre o pagamento do Lend-Lease. O valor do aluguel dos navios incorporados à Marinha do Brasil, que deveria ser restituído ao final da guerra, não foi incluído na “dívida” brasileira. Mais tarde, a cessão desses navios foi tornada permanente, porém com o compromisso de que eles não fossem vendidos a outros países.

Os primeiros navios recebidos pelo Brasil depois da declaração de guerra foram os dois já citados caça-submarinos que entraram na primeira dotação da Força Naval do Nordeste. Esses pequenos navios tinham apenas

códigos alfanuméricos de registros na U. S Navy, o que evidenciava sua limitada capacidade e, portanto, relevância dentro do inventário daquela Força Naval. O USS PC-544 recebeu o nome de Guaporé e o indicativo de costado “G-1” na Marinha, e o USS PC-547, Gurupi, “G-2”. Ambos tinham sido construídos naquele mesmo ano de 1942 e já operavam no Nordeste brasileiro quando receberam tripulações brasileiras na base naval da Marinha do Brasil em Natal, Rio Grande do Norte. Esses navios eram nomeados pelos militares estadunidenses como *submarine-chasers*, uma tipologia de embarcações pequenas e ágeis criada ainda durante a Primeira Guerra, quando o submarino primeiro se fez presente como uma ameaça a ser considerada na guerra naval.

O armamento básico dos caça-submarinos era a bomba de profundidade e, nas classes utilizadas na Segunda Guerra, seu principal sensor de detecção era o sonar. Tinham pequena autonomia e casco reduzido, e



Figura 8.1

Corveta Camaquã (C-6), afundada ao largo do Recife.

Fonte: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

o principal operador desses navios nos Estados Unidos era a sua Guarda Costeira (U. S. Coast Guard), que os utilizava na patrulha antissubmarino em águas abrigadas, isto é, dentro de baías, enseadas e estuários, onde portos comerciais e bases navais estavam localizados. A atuação dos caça-submarinos na escolta de comboios era limitada, nos Estados Unidos, ao acompanhamento de navios mercantes que se desligassem de comboios maiores para aterrar nos portos em que esses pequenos navios operavam. Eram, numa metáfora próxima ao cotidiano do brasileiro, os seguranças que escoltam os malotes de valores para o interior de agências bancárias, enquanto os navios oceânicos de escolta, contratorpedeiros e corvetas seriam os próprios carros-fortes.

Os próximos navios incorporados à Marinha do Brasil eram ainda menores e foram recebidos em Miami, Flórida, entre dezembro de 1942 e abril de 1943. Dessa feita, eram oito dos pequenos *sub-chasers* da classe 497, com deslocamento de 148 toneladas e casco de madeira de meros 33 metros. Esses navios constituíram a classe Javari, também cognominada classe “J” ou, simplesmente, “Caças-Pau” por seu casco de madeira, enquanto os da classe Guaporé, ou classe “G”, eram conhecidos, por analogia, como “Caças-Ferro”, por seus cascos em aço.

Uma comparação entre essas duas classes de caça-submarinos é relevante, já eram os tipos mais numerosos empregados pela Marinha naquela guerra. Os classe “G” eram *sub-chasers* (SC) da classe 461, reclassificados pelas Forças Armadas estadunidenses como *patrol coast* (PC), tinham cascos de 53 metros, deslocamento de 280 toneladas e sua lotação²⁰ era de 64 militares. Equipados com 2 motores a diesel de 16 cilindros General Motors 258S que desenvolviam 2.880HP e

movimentavam, cada um, 1 hélice, os caças-ferro atingiam 20 nós de velocidade máxima. Seu armamento antissubmarino era baseado na já descrita combinação de bombas de profundidade de 300 libras, lançadas por 2 calhas na popa e 2 morteiros “K” nas laterais, e 2 lança-bombas granada do tipo *mouse trap* para 12 foguetes cada, complementado por 1 canhão de calibre 76mm/50 na proa, 1 canhão automático de calibre 40mm/60 na popa e 2 metralhadoras Oerlikon de calibre 20mm, armas que teriam emprego contra outros navios e aeronaves.

Os caças-pau tinham em sua lotação 28 militares e desenvolviam pouco mais de 15 nós com seus dois motores a diesel de 8 cilindros General Motors 268A, de 880HP de potência cada, movimentando 2 hélices. A combinação de bombas de profundidade e lança-bombas granada também estava presente, apenas com a redução de tamanho dos 2 dispositivos tipo *mouse trap*, para 4 foguetes cada. O armamento complementar contava com 1 canhão de calibre 76mm/23 na proa e 2 metralhadoras Oerlikon de calibre 20mm nas laterais. A pequena dimensão desses navios fez com que fossem confundidos com submarinos navegando na superfície por aeronaves estadunidenses e atacados por duas vezes, causando uma morte.²¹

Entre junho a novembro de 1943, foram entregues em Miami os últimos 6 caça-submarinos à Marinha do Brasil, todos caças-ferro da classe 461, totalizando 16 unidades desse tipo, que preponderou nas escoltas a comboios sob responsabilidade brasileira. Navios fabricados em poucas semanas para patrulhas de curta duração em águas protegidas foram empregados pelos marinheiros brasileiros em longas escoltas, como as dos comboios entre Recife e Trinidad que duravam quinze dias, enfrentando mar adverso que tornava as viagens ainda mais desafiadoras.

Navios projetados para escoltas de longo alcance só foram recebidos entre agosto de 1944 e maio de 1945, quando a ação de submarinos do Eixo no Atlântico Sul era irrisória. Oito contratorpedeiros de escolta da classe

Cannon, navios produzidos em larga escala por vários estaleiros estadunidenses e que atuaram no Atlântico, no Pacífico e no Índico, foram transferidos dentro de um processo conduzido pelo comandante da 4ª Esquadra, almirante Ingram, que passava à Marinha do Brasil o controle das operações de escolta no teatro de operações do Atlântico Sul.

As novas escoltas que constituíram a classe Bertiega tinham 1.240 toneladas de deslocamento leve e até 1.600 toneladas a plena carga, 93 metros de comprimento por 11 metros de boca máxima (largura), tripulação de 216 militares, e contavam com instalações completas de cozinha, enfermaria, alojamentos amplos e até biblioteca. Adaptados ao extremo para busca e destruição de submarinos, esses navios eram equipados com 4 motores do tipo diesel-elétricos da General Motors, modelo 278A de 16 cilindros de 6.000HP cada, que permitiam grande aceleração até a velocidade máxima de 20 nós. O raio de ação a 11 nós era de 11.500 milhas marítimas. A localização dos alvos de superfície e submersos fornecidos por 2 radares, pelo sonar de casco e pelo telêmetro era compilada em um pequeno Centro de Informações de Combate (CIC) posicionado atrás do passadiço, inovação que melhorava o processo de tomada de decisão do comandante durante as operações de combate. Duas calhas na popa e 8 morteiros “K” nas laterais lançavam as bombas de profundidade de 300 libras e 1 dispositivo lança-bombas granada tipo *hedgehog* para 144 foguetes compunham o armamento antissubmarino. Contra navios de guerra, os navios da classe Bertiega contavam com 3 canhões de calibre 76mm/50, 2 na proa e 1 na popa, e 3 tubos para o lançamento de torpedos pesados de 533mm, à meia-nau. O armamento antiaéreo era formado por 2 canhões automáticos Bofors de calibre 40mm/60 em um reparo duplo na popa e 8 metralhadoras Oerlikon de calibre 20mm. Navios extremamente capazes, que operaram na Marinha até o princípio da década de 1980 como patrulheiros oceânicos. Um deles, o Bauru, ex-USS McAnn na U. S. Navy, é mantido na sua configuração original como navio-museu no Rio de Janeiro.

Também houve um trabalho intenso para adaptar antigos navios às novas missões. Todos os navios com velocidade e tamanho suficientes para atuarem como navios de escolta receberam sonares e armamento antissubmarino, bem como novos canhões e metralhadoras, não somente para se contrapor às improváveis ameaças de superfície e aérea, mas para fustigar submarinos navegando na superfície. Mesmo navios da Marinha especializados em tarefas não combatentes e, por isso, desarmados, como os navios-hidrográficos Rio Branco e Jaceguai, receberam sonares e bombas de profundidade, lançadas pelas recorrentes calhas de popa e por morteiros mais antigos que os do tipo “K”, singelos, os do tipo “Y”, duplos. O Rio Branco ainda seria equipado com dispositivo lança-bombas granada, e em ambos instalaram-se antigos canhões Armstrong de calibre 101,4mm e metralhadoras de 20mm, recebendo a classificação de corvetas.

Os seis navios mineiros classe Carioca, dedicados ao lançamento e varredura de minas magnéticas, tarefa pouco demandada na Batalha do Atlântico, também se tornaram corvetas com a adoção de radar, sonar, morteiros “K” e calhas na popa. Até antigos navios como os cruzadores tipo Scout Bahia e Rio Grande do Sul, veteranos da DNOG, e o contratorpedeiro Maranhão, um ex-Royal Navy adquirido nos anos 1920, receberam novos sensores e armamento antissubmarino.

Em 29 de novembro de 1943, foram incorporados os 3 contratorpedeiros classe “M”, Marcílio Dias, Mariz e Barros e Greenhalgh, construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro sob o projeto da classe Mahan da U. S. Navy. Recebendo armamento provisório, velhos canhões de 120mm e metralhadoras antiaéreas de 7mm, partiram para os Estados Unidos onde, no Philadelphia Navy Yard, foram equipados com sensores e armamento modernos: 4 canhões de calibre 127mm/50, com dispositivo diretor de tiro dedicado; 2 canhões automáticos Bofors de calibre 40mm/60, em um reparo duplo na popa; 6 metralhadoras Oerlikon de calibre 20mm; 4 tubos lança-torpedos em reparo único instalado entre as

duas chaminés; 2 calhas para lançamento de bombas de profundidade na popa; 4 morteiros “K” e 2 geradores de fumaça, para despistamento. Seis navios de pesca em alto-mar encomendados aos estaleiros da Organização Lage, na Ilha do Vianna, Niterói, pela companhia inglesa Marine Navigation, foram cedidos pelo governo britânico para auxiliar o esforço de guerra brasileiro. Adaptados para missões antissubmarino, os navios de pesca de 680 toneladas de deslocamento e máquinas a vapor de tríplice expansão alimentadas por carvão seriam incorporados à Esquadra como corvetas, a classe Vidal de Negreiros, atuando inicialmente na Força Naval do Sul.

Sobre os navios de guerra brasileiros, o ministro da Marinha, o vice-almirante Henrique Aristides Guilhem, declarou em entrevistas a jornais do Rio de Janeiro, em maio de 1945: “Exceto os couraçados Minas Gerais e São Paulo, empregados na defesa dos portos da Bahia e do Recife, o navio-escola Almirante Saldanha e as pequenas unidades da defesa flutuante da Guanabara, todos os navios, em número superior a 50, participaram dos comboios, protegendo-os”.²²

O recebimento de novos navios com equipamento de ponta e, sobretudo, a introdução dos militares brasileiros em um modelo de guerra naval muito diferente do que tinham sido adestrados até então determinaram uma completa transformação nos processos de treinamento de oficiais,

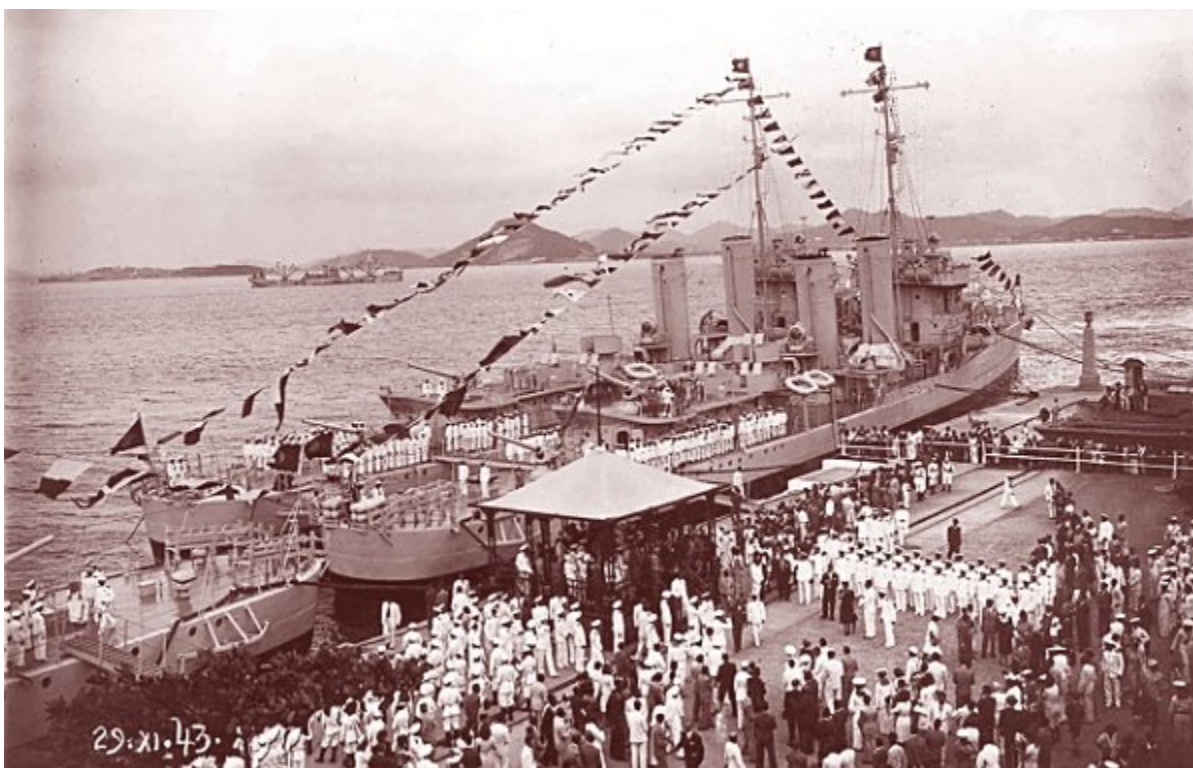


Figura 8.2

Incorporação dos três contratorpedeiros “classe M” (Marcílio Dias, Mariz e Barros e Greenhalgh) em 29 de novembro de 1943.

Fonte: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

graduados e praças. Uma quantidade expressiva de militares foi matriculada nos programas de instrução emergencial criados na U. S. Navy, divididos entre o grande Centro de Instrução em Miami – que qualificava os inexperientes reservistas estadunidenses²³ e formou brasileiros (e militares de outras catorze nacionalidades) na manutenção de motores, emprego de artilharia, comunicações de rádio, operação e manutenção de radares, primeiros-socorros e salvamento no mar – e a Fleet Sound School, em Key West, dedicada integralmente à guerra antissubmarino. Por esse centro de instrução e treinamento, passaram os comandantes, imediatos (segundos em comando) e operadores de sonar dos caça-submarinos e contratorpedeiros de escolta recebidos pelo Brasil.²⁴ Aquele treinamento era permanentemente

atualizado com a experiência das tripulações de navios de escolta que operavam no Atlântico e de submarinistas que atuavam no Pacífico, tendo sido extremamente intenso durante as cinco semanas de aulas teóricas, exercícios em simuladores e, como conclusão, exercícios práticos no mar, que poderiam envolver até trinta navios e dez submarinos, que atuavam simulando o inimigo.²⁵

A urgência e a importância dadas ao treinamento eram tamanhas que, logo, surgiram unidades de treinamento similares, porém menores, no Brasil. A Escola de Instrução de Táticas Antissubmarino (Eitas) criada em Recife não sobreviveu à retração da Marinha do Brasil no fim da guerra, mas seu pessoal foi responsável pela tradução de muitos dos manuais utilizados na Escola de Key West. No Rio de Janeiro, foi estabelecido o Centro de Instrução de Guerra Antissubmarino, que prosperou incluindo em seu currículo cursos de controle de avarias e adestramento em CIC.²⁶

Um aprendizado para a Marinha do Brasil tão ou mais importante do que o treinamento tático foi a relevância do apoio logístico na manutenção de operações militares intensas e continuadas. Antes da Segunda Guerra Mundial, a única instalação industrial da Marinha que construía e reparava navios e equipamentos era o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, que, nas décadas de 1920 e 1930, se expandira para a Ilha das Cobras, na Baía de Guanabara. Ao longo do litoral, havia apenas pequenas instalações de abastecimento, como em São Francisco do Sul, Santa Catarina. A aproximação do conflito mundial com o Nordeste fez com que um porto setentrional fosse considerado para a instalação de uma nova base para apoio da Esquadra, com o porto de Natal, capital do Rio Grande do Norte, sendo o escolhido. A construção da Base Naval de Natal (BNN) foi iniciada em maio de 1941, mesmo mês que o contra-almirante Ari Parreiras foi nomeado como seu comandante. Navios de guerra e mercantes brasileiros e aliados foram abastecidos e reparados na BNN, tripulações receberam treinamento e acomodações entre um embarque e outro, bem como

reservistas foram formados em poucos meses. Armazéns e tanques montados pela U. S. Navy em Recife, Salvador e Rio de Janeiro conformaram as bases Fox, Baker e a Naval Operation Base, enquanto os comandos navais de área da Marinha utilizaram instalações portuárias existentes para apoiar os navios em trânsito.

Mas o ganho operacional e material adquirido pela Marinha do Brasil na Segunda Guerra parece ínfimo, pequeno, quando se percebe que os três anos e meio de combate no Atlântico Sul custaram muitas vidas. As perdas brasileiras no mar somaram mais de trinta navios mercantes com um total de 982 mortos. Além disso, três navios de guerra brasileiros naufragaram em consequência das fatigantes operações no mar.

A primeira perda da Marinha foi a do navio auxiliar Vital de Oliveira, torpedeado por submarino alemão ao largo do Farol de São Tomé, em 19 de julho de 1944. Às 23h55 foi sentida forte explosão na popa, abrindo grande rombo, por onde começou a entrar água em grandes proporções. Segundo algumas testemunhas, o afundamento do navio se deu em apenas três minutos. A maior parte dos sobreviventes foi resgatada no dia seguinte por um barco pesqueiro e por outros dois navios da Marinha, o Javari e o Mariz e Barros. Morreram nesse ataque 99 militares e 1 civil.

Quarenta e oito horas após o torpedeamento do Vital de Oliveira, a cerca de 12 milhas marítimas a nordeste da barra de Recife, a corveta Camaquã afundou devido a um violento golpe de mar, outros 33 militares e 2 civis pereceram. Embora seja absolutamente coerente afirmar que as perdas em uma situação de conflito podem se dar não somente pela ação do inimigo, mas pelas condições extremas que são impostas aos combatentes e equipamentos, discute-se que as corvetas da classe Carioca, navios mineiros urgentemente adaptados para outra função, tiveram seu centro de gravidade deslocado para muito acima do limitado pelo projeto original, prejudicando sua estabilidade em situações de mar adverso.

Mas o pior desastre enfrentado pela Marinha durante a Segunda Guerra Mundial foi o afundamento do cruzador Bahia, em 4 de julho de 1945. O naufrágio ocorreu já depois do término da guerra na Europa, quando o navio guarnecia um ponto de apoio *Search and Rescue* a 500 milhas marítimas do litoral brasileiro para a proteção dos voos que repatriavam tropas e equipamentos estadunidenses desde a África, fazendo escala na Base Aérea de Parnamirim, no Rio Grande do Norte. O afundamento foi causado por um disparo acidental em uma bomba de profundidade durante um treinamento com metralhadoras antiaéreas em alvos flutuantes. Um provável defeito no equipamento que limitava a conteira (o arco de tiro) de uma das metralhadoras Oerlikon de calibre 20mm fez com que um ou mais disparos acertassem as bombas de profundidade das calhas na popa. Foram 332 militares brasileiros e 4 estadunidenses perdidos de uma tripulação de 372 homens, incluindo todos os oficiais, a exceção do então tenente Lúcio Torres Dias, que se lançou durante toda sua carreira numa campanha para melhorar os procedimentos de salvaguarda da vida humana no mar.

Nos navios mercantes afundados pelos submarinos do Eixo, morreram outros 15 marinheiros que guarneciam o armamento de cano instalado pela Marinha para repelir ataques de submarinos na superfície.²⁷ Além disso, 7 outros militares morreram em consequência de acidentes em operações de combate nos navios da Marinha e em um submarino estadunidense, elevando o número das perdas a 486 marinheiros. Somados, o total de brasileiros, civis e militares, que sucumbiram na longa e árdua Batalha do Atlântico atinge 1.455, quase três vezes os militares brasileiros mortos no teatro de operações italiano, na Força Expedicionária Brasileira e nas duas unidades operacionais da Força Aérea.²⁸

Em 7 de novembro de 1945, a principal força-tarefa constituída pela Marinha do Brasil para a defesa do litoral brasileiro, a Força Naval do Nordeste, regressou ao Rio de Janeiro em seu último cruzeiro. A Força Naval do Sul e grupamentos menores que defendiam os principais portos

também seriam desmobilizados. A ação intensa e ininterrupta dos navios de guerra e organizações de apoio logístico da Marinha contribuiu para a livre circulação nas linhas de comunicação do Atlântico Sul. Navios de guerra brasileiros escoltaram 3.164 navios mercantes, sendo 1.577 brasileiros e 1.041 norte-americanos, incorporados a 575 comboios. Embora nenhum submarino alemão ou italiano tenha sido afundado pela atuação exclusiva de navios nacionais,²⁹ ocorreram dezenas de contatos seguidos de ataques. No entanto, é de se destacar que o principal papel atribuído às tripulações brasileiras durante a Batalha do Atlântico foi a escolta a comboios, em que foram perdidos apenas três navios mercantes, 0,09% dos navios protegidos.

Essa guerra “sem grandes lances heroicos”, na qual “cada travessia de um comboio sem incidentes era uma vitória”,³⁰ definiu muito a trajetória operacional da Marinha do Brasil nos anos posteriores, quando a guerra antissubmarino foi privilegiada na aquisição de navios e na instrução tática. Mesmo adquirindo dos estoques de guerra estadunidenses 2 cruzadores ligeiros adequados à guerra de superfície em 1951, no fim daquela década a Marinha receberia do mesmo fornecedor 6 contratorpedeiros da classe Fletcher, com grande capacidade antissubmarino, e compraria 1 porta-aviões, o Minas Gerais, que operou com aviões e helicópteros dedicados a caçar e destruir submarinos. Perfil adequado à tarefa implícita que caberia às forças navais não alinhadas do Ocidente na bipolarização entre os Estados Unidos da América e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas. Se a guerra terrestre no período anterior à difusão dos mísseis intercontinentais nos arsenais nucleares das duas superpotências era esperada na Europa, a guerra naval seria, novamente, caracterizada pela luta entre navios e submarinos pelo controle das linhas de comunicação marítima do Atlântico.

¹ Este texto conjuga esforços de muitos historiadores que passaram e ainda militam, no Departamento de História do antigo Serviço de Documentação da Marinha (SDM), atual Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, e que pretenderam levar a público a luta

“constante e silenciosa” de milhares de marítimos e marinheiros brasileiros contra o nazifascismo. Entre os historiadores com quem convivi, cito Mônica Hartz de Oliveira Moitre, Edina Laura Nogueira da Gama e Ângela Assis, da primeira leva de profissionais oriundos das faculdades de história a atuar no SDM, os veteranos Estanislau Façanha Sobrinho e Eddy Sampaio Espellet, e os que atuaram em pesquisas contribuintes a este texto: Francisco Eduardo Alves de Almeida, Pierre Paulo da Cunha Castro e Sérgio William de Castro Oliveira Filho. Por último, à guisa de homenagem, menciono o veterano Hélio Leôncio Martins, que, para além de imediato e comandante de caça-submarinos, foi coautor do mais extenso e completo estudo sobre esse tema publicado como um dos tomos da coleção “História Naval Brasileira”.

- 2 Arqueação: “Medida dos espaços internos de uma embarcação mercante, expressa em toneladas de 100 pés cúbicos ($2,83 \text{ m}^3$); tonelagem de arqueação” (Herick Marques Caminha, *Dicionário marítimo brasileiro*, p.41).
- 3 Linhas de comunicação marítimas: “Entende-se por comunicações marítimas os caminhos existentes no mar para o comércio exterior ou interno, isto é, as rotas por onde trafegam os navios, desde seus portos de origem até os de destino. Elas não são vias físicas, somente se materializando quando existirem navios, tanto de transporte ou de guerra, navegando com suas cargas. Cada nação atribui determinada importância às comunicações marítimas segundo o seu grau de dependência. Sua importância econômica e militar determinará o esforço a ser realizado para a manutenção dessas rotas abertas e livres de ataque do inimigo. Para o país, a proteção dessas comunicações tem sido fundamental” (Armando de Senna Bittencourt et al., *Introdução à história marítima brasileira*, p.11-2).
- 4 Segundo a inquirição feita ao capitão de longo curso Tinoco pelo encarregado da legação brasileira em Alexandria, logo após a atracação do Taubaté naquele porto, os feridos seriam em treze. Entretanto, informes diplomáticos posteriores, inclusive os documentos oficiais dirigidos ao serviço diplomático alemão protestando contra o ataque, indicavam oito feridos (“Inquirição realizada com o comandante e tripulantes do NM Taubaté por Luiz Fernandes Pinheiro, Encarregado dos Negócios do Brasil em Alexandria, Egito, 27-28 mar. 1941” apud Brasil, Ministério das Relações Exteriores, *O Brasil na Segunda Guerra Mundial*, p.214-9).
- 5 Os argumentos que levaram ao cancelamento do ataque por torpedos e minagem ofensiva de dez submarinos a portos do Norte, do Nordeste e do Sudeste brasileiros em julho de 1942 e a autorização para que apenas um investisse contra a navegação mercante na costa brasileira surgem de forma pouco eloquente e, por vezes, contraditória na historiografia sobre as operações navais no Atlântico Sul durante a Segunda Guerra Mundial. O historiador naval alemão Jurgen Rohwer sugeriu que o Comando de Submarinos alemão estivesse tomado por um “desejo de retaliação” frente aos ataques sofridos por seus submarinos de aeronaves (inclusive da Força Aérea Brasileira) baseadas em aeródromos no Nordeste e à instalação de armamento de cano em navios mercantes nacionais (ver Nota 26). Rohwer considerou que a razia de agosto de 1942 se deveu “à péssima decisão” do Comando de Submarinos em liberar o U-507 para “usar manobras livres ao longo da costa do Brasil”, por mensagem de rádio transmitida no dia 7 daquele mês

(Jurgen Rohwer, “Operações navais da Alemanha no litoral do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial”, p.15). Durval Lourenço Pereira dedicou todo um livro a esse episódio que considerou, com razão, determinante para própria história do país no século passado. Utilizando-se de documentação de diversas instâncias do governo alemão e da própria Kriegsmarine, Pereira aponta para deliberada intenção do comandante do U-507 de se posicionar próximo à costa e a sudoeste da área determinada pelo comando superior, levando-o ao encontro das linhas de cabotagem (Durval Lourenço Pereira, *Operação Brasil: o ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial*, p.192-217).

- 6 A Batalha do Atlântico foi objeto de diversas obras no campo da história naval, mas também na literatura ficcional e nas películas cinematográficas. Uma introdução bastante completa ao “mais importante evento bélico da Segunda Guerra Mundial” está em: Francisco C. Teixeira da Silva, A Batalha do Atlântico: a luta pelo domínio dos mares durante a Segunda Guerra Mundial. In: Armando A. F. Vidigal; F. E. Alves de Almeida (Orgs.), *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*, cap. 12, p.383-413.
- 7 O termo “Estradas no mar” é a tentativa de aproximar do senso comum o conceito tipicamente marítimo de linha de comunicação marítima e foi tomado emprestado do historiador naval Hélio Leôncio Martins (1915-2016), que o utilizou em *Abrindo estradas no mar: hidrografia da costa brasileira no século XIX*.
- 8 Alan C. Carey, Fantasmas galopantes da costa brasileira: operações da Aviação Naval norte-americana no Atlântico Sul durante a Segunda Guerra Mundial, *Revista Força Aérea*, Rio de Janeiro, n.91, p.63-97, dez. 2014. p.70.
- 9 Em 6 de julho de 1945, em almoço promovido pelo Ministério das Relações Exteriores brasileiro em homenagem ao almirante Jonas H. Ingram, o ministro José Roberto de Macedo Soares dirigia-se ao homenageado com o título de “embaixador” e como “o amigo dileto do Brasil [...], um dêsses cultores privilegiados da amizade entre os nossos dois países, como sustentáculo e baluarte da defesa dêste hemisfério e como garantia do espírito panamericanista, que se destina a ser um dos esteios da paz mundial” (“Visita do almirante Jonas Howard Ingram”. *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v.5, p.145-64, 1945, p.146).
- 10 Em carta ao Ministério da Marinha, de 22 de maio de 1942, o adido naval brasileiro em Washington informava sobre as dificuldades para conseguir efetivar a prometida cessão de navios de guerra pelo governo estadunidense: “Alega o Departamento de Operações Navais [da U. S. Navy] que, se a atividade dos submarinos se transferir com mais energia para a nossa costa, esses pequenos navios seriam-nos fornecidos. Como acabamos de saber, agora, do torpedeamento do nosso Comandante Lira ao largo de Natal, talvez esse fato justifique a cessão de alguns desses navios com maior urgência” (Arthur Oscar Saldanha da Gama, *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial*, p.252).
- 11 A primeira (e simplificada) Ordem de Operações Combinadas e os subsequentes quatro Planos de Operações da 4ª Esquadra, bem como suas respectivas organizações por tarefas e planos de comunicações, estão transcritos em A Marinha brasileira e a Segunda Guerra Mundial, *Subsídios*

para a *História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v.12, p.1-272, 1953, p.43-135, abrangendo os anos de 1942 a 1945. A partir do Plano de Operações 2-43, de 4 de setembro de 1943, a Força-Tarefa nº 45 passou também a ser constituída por navios da Marinha do Brasil, os que compunham o Grupo-Patrolha Sul, criado em 25 de agosto de 1942 com sede no Rio de Janeiro.

- 12 Brasil, Marinha do Brasil, Serviço de Documentação da Marinha, *Ataque antissubmarino*.
- 13 Contribui para a descrição das táticas empregadas na guerra antissubmarino os relatos contidos em: Rubem José Rodrigues de Mattos, *A vida nos caça-ferros durante a II Guerra Mundial. Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, n.14, p.77-81, jun. 1978. p.80-1.
- 14 Os submarinos de propulsão diesel-elétrica, como todos os operacionais na Segunda Guerra Mundial, navegavam completamente submersos por curtos períodos, com seus motores elétricos alimentados por baterias. Na maior parte do tempo, navegavam na superfície, como navios, com os motores de combustão interna a diesel carregando as baterias, ocasiões em que estavam mais vulneráveis a ataques. O Snorkel foi introduzido no meio do conflito para aumentar a ocultação do submarino; era um sistema de tubos que captava o ar na superfície e descarregava os gases da combustão, permitindo que os motores funcionassem com o submarino mergulhado na (pequena) profundidade de periscópio.
- 15 As operações de comboios efetuadas pela Marinha foram magistralmente descritas por alguns veteranos: Rubem José Rodrigues de Mattos, que foi oficial de som do caça-submarino Goiana, escreveu um breve mas elucidativo relato – do qual tiramos a citação entre aspas no parágrafo correspondente à esta nota – na edição de junho de 1978 do periódico histórico *Navigator*, do Serviço de Documentação da Marinha (p.78); diversas memórias escritas em forma de crônicas por Hélio Leôncio Martins e Antônio A. Cardoso de Castro nas adoráveis e despretensiosas *Estórias navais brasileiras*, que tratam de missões de escolta, como: “Ataque e contra-ataque... originais”, “Um clarão ilumina a noite”, “Os cacinhas” e “Dois momentos difíceis na guerra”, por Martins, e “O primeiro cruzeiro de guerra do caça-submarino Grajaú” e “Natal triste”, por Castro; e um romance de guerra que conta a vida no fictício contratorpedeiro de escolta Barbacena em operação no Atlântico Sul (João Carlos Gonçalves Caminha, *A bordo do contratorpedeiro Barbacena*).
- 16 Brasil, Ministério da Marinha, Serviço de Documentação Geral da Marinha, *História naval brasileira*. v.5, t. 2, p.369-70.
- 17 A descrição detalhada das operações realizadas pela Marinha do Brasil de 1942 a 1945 está no capítulo “As operações” do volume 5, tomo 2, da coleção “História Naval Brasileira” (p.366-401), editada desde 1975 pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (antigo Serviço de Documentação da Marinha), incluindo, em seus apêndices, relações de tonelagem de arqueação escoltada por trechos de comboios, informações sobre navios brasileiros que participaram das escoltas e muitos outros dados.

- 18** O pesqueiro Changri-lá só foi reconhecido como perda de guerra na revisão do seu processo pelo Tribunal Marítimo em 1999. A “saga” para a legitimação dos seus tripulantes como vitimados pela campanha submarina do Eixo foi contada em Ângela Fonseca Souza Assis, *A saga dos pescadores do Changri-lá, Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v.1, n.2, p.87-91, jul. 2005.
- 19** O monitor Parnaíba é um marco na retomada da construção naval para fins militares no Brasil no início da década de 1930. Em 1943, o navio deslocou-se com outro monitor, o Paraguassu, desde sua base fluvial, em Ladário, no então estado do Mato Grosso, para o Rio de Janeiro, onde foi equipado para operações antissubmarino. De lá, rumou para Salvador, Bahia, onde assumiu as tarefas de patrulha do porto e escolta aos mercantes que transitavam entre as instalações portuárias e os comboios que passavam ao largo (Fernando de Martini, *Monitor Parnaíba, 75 anos: mais que um navio, uma história da Marinha*, p.55-7).
- 20** Lotação: “Quantidade e especialidades dos oficiais, suboficiais, sargentos e praças necessários para guarnecer um navio, estabelecimento ou órgão administrativo e cada um de seus departamentos e divisões, para operá-lo conveniente e eficientemente” [constitui um dado de referência que, em geral, não é completamente preenchido devido à limitação na disponibilidade de pessoal] (Caminha, *Dicionário marítimo brasileiro*, op. cit., p.269).
- 21** O primeiro “fogo amigo” ocorreu na madrugada de 5 de maio de 1943, quando o Blimp K-132 largou uma bomba que não atingiu o Jaguarão. Dois meses depois, a 24 de julho, o Javari foi diversas vezes atingido por disparos das metralhadoras de uma aeronave da U. S. Navy quando fazia uma patrulha antissubmarino ao largo da Ilha de Fernando de Noronha, resultando na morte do cabo Astrogildo Rodrigues Santana (Brasil, *História naval brasileira*, op. cit., p.415).
- 22** Duas entrevistas à imprensa do Rio de Janeiro, *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v.5, p.119-34, 1945. p.123.
- 23** Os *ninety days wonders*, denominação irônica relacionada à duração do curso de qualificação de reservistas, noventa dias (Hélio Leôncio Martins, “Intermezzo norte-americano”. In: Martins; Castro, op. cit., p.91).
- 24** O primeiro brasileiro que cursou a Fleet Sound School, ainda antes da declaração de guerra, foi o capitão-tenente Luís Otávio Brasil, matriculado quando o governo estadunidense se comprometeu a repassar à Marinha pelo menos dois dos caça-submarinos que já operavam na costa brasileira. Atuando como propagador daqueles novos conhecimentos, esse militar tornou-se o primeiro comandante do Centro de Instrução de Guerra Antissubmarino (depois renomeado Centro de Instrução de Tática Antissubmarino [Citas]), instalado no Rio de Janeiro em outubro de 1943 (Brasil, *História naval brasileira*, op. cit., p.303 e 305).
- 25** Dois submarinistas brasileiros, os capitães-tenentes Alberto Gonçalves Rosauro de Almeida e Júlio Lima de Moura, morreram quando o submarino-alvo USS R-12 em que estavam embarcados – como parte do treinamento para que as unidades da Flotilha de Submarinos brasileira atuassem

da mesma forma em benefício da 4ª Esquadra – desapareceu em 12 de junho de 1943 (ibid., p.304).

26 Para o entendimento da influência (e resistência) dos parâmetros de instrução adquiridos durante a Segunda Guerra na modificação da formação profissional da Marinha do Brasil, ver: Hêlio Leôncio Martins, O nascimento do camaleão. In: Martins; Castro, op. cit., p.103-19).

27 Para poupar os torpedos, em pequeno número (entre doze e vinte) e preciosos em ataques nos quais era preciso manter a discrição máxima, como a comboios escoltados, os submarinos muitas vezes atacavam mercantes que navegavam solitários, vindo à superfície e utilizando seus canhões de convés. Os modelos de submarinos alemães mais empregados no Atlântico Sul, os tipos VII e IX, estavam equipados, respectivamente, com canhões de calibre 88mm e 105mm, além de armamento antiaéreo (Brasil, *História naval brasileira*, op. cit., p.314). Em diversas ocasiões, foram os disparos das peças de artilharia montadas em navios mercantes e guarnecidas por militares da Marinha que evitaram afundamentos, como os ataques aos mercantes Rio Branco e Tamandaré, repelidos no Mar do Caribe, em julho de 1942; o ataque ao Goiasloide, ao largo do Maranhão, em 2 de abril de 1943, rechaçado pelos tiros certos do segundo-sargento Antônio Rodrigues de Almeida na torre do submarino; ou a tentativa de ataque ao Buri pelo U-199, em 4 de julho de 1943, quase na entrada da Baía de Guanabara, evitado pelo canhão disparado pelo sargento Roberto Alonso Matias (ibid., p.340).

28 Os 1.455 brasileiros mortos no mar durante a Batalha do Atlântico não incluem os militares da Aviação de Patrulha da Força Aérea Brasileira vitimados em acidentes e o tripulante no mercante Taubaté morto no Mar Mediterrâneo, episódio que, afinal, abre este texto. Os números foram consolidados em pesquisa do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (Brasil, Marinha do Brasil, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, *Informações sobre as perdas humanas na Marinha do Brasil e na Marinha Mercante brasileira durante a Segunda Guerra Mundial*).

29 Dez submarinos alemães e um italiano foram afundados no litoral brasileiro por navios e aeronaves da U. S. Navy, muitos baseados no Brasil (além de um alemão que fora afundado pela sua tripulação). O U-199 foi o único submarino afundado por ação de brasileiros, em 31 de julho de 1943, por um ataque coordenado entre o aerobote Catalina, apelidado de “Arará”, o bombardeiro A-28 Hudson (ambos da Força Aérea Brasileira) e o avião de patrulha PBM3 Mariner da U. S. Navy. É possível que esse submarino, do novo tipo XXI D-2, tenha sido atacado, dois dias antes, pela corveta Carioca (Brasil, *História naval brasileira*, op. cit., p.387-8).

30 Ibid., p.369.

9

A alimentação dos soldados brasileiros na campanha da Itália (1944-1945)

Durland Puppim de Faria

No início da Segunda Guerra Mundial, o governo brasileiro manteve-se neutro em relação ao conflito. Todavia, após uma série de afundamentos de navios nacionais realizados por submarinos alemães e italianos, tornou-se inevitável a declaração de guerra aos países do Eixo, que ocorreu em agosto de 1942. Nesse mesmo mês, foi realizada a primeira reunião da Comissão Militar Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos da América, que definiu que o Brasil participaria do conflito enviando uma força militar: a FEB.

Baseado nessa decisão, o Exército brasileiro iniciou seus estudos para a criação da FEB e o seu envio para os campos da Europa. Para isso, contaria com todo o suporte da infraestrutura militar norte-americana. Sua formação e preparação, entretanto, foram repletas de problemas, desde a seleção do pessoal até o recebimento dos materiais, que influenciaram diversas áreas, entre elas, a de subsistência (alimentação).

Alimentação na preparação da FEB

Apesar de a criação oficial da FEB ter ocorrido em 9 de agosto de 1943, somente em fevereiro de 1944 iniciaram-se os estudos, dentro do Brasil, sobre a forma e o tipo de alimentação que seria fornecida ao efetivo brasileiro no exterior. Após diversas discussões sobre o assunto, foi criada, em abril de 1944, a comissão encarregada de estudar cardápios destinados à FEB.

O relatório dessa comissão sugeria iniciar, o mais rápido possível, a experiência de preparação e combinação das refeições, utilizando víveres das rações norte-americanas (NA) com itens próprios da culinária brasileira (feijão, arroz, farinha de mandioca etc.) e condimentos nacionais. Além disso, deveria dar início ao novo regime de alimentação com três refeições por dia, em substituição ao tradicional regime de cinco refeições utilizado pelo Exército brasileiro, assim como a aquisição de rações NA para a realização de um período de adaptação para as tropas brasileiras e para treinamento de cozinheiros.

Esse relatório também propunha a formação de um estoque de víveres de origem brasileira para ser remetido para a Europa, além de criar artifícios para reduzir o teor calórico de 4.274 para 3.561 calorias da ração NA, já que o aporte calórico parecia ser superior ao necessário.

A comissão concluía dizendo que a utilização da ração NA era apropriada, pois sua indústria mais avançada conseguiu reduzir o volume e aumentar o tempo de conservação dos seus itens, o que era extremamente útil ao interesse militar de transporte e estocagem. Em contrapartida, era muito cara quando comparada com o preço da ração brasileira.

Apesar do relatório dessa comissão, o governo brasileiro acabou seguindo o que prescrevia o Acordo Brasil-Estados Unidos, no qual constava que a alimentação das tropas brasileiras seria realizada, em sua

maioria, com ração NA. Embora a alimentação fosse fornecida pelos norte-americanos, o comando da FEB previu estocar, no exterior, uma quantidade de víveres brasileiros (farinha, mate, feijão, arroz etc.), bem como de outros produtos como fósforos e cigarros, suficiente para 20 mil homens, durante 180 dias. Esses itens seriam transportados pelos navios que levariam a tropa para a Itália.

A falta de navios apropriados impedia que as tropas brasileiras fossem transportadas por embarcações nacionais, da mesma forma que seria inviável o envio de gêneros alimentícios por meio dos nossos navios mercantes, que eram lentos e barulhentos, fato que os tornava bastante vulneráveis à ação de submarinos alemães e italianos. De qualquer forma, essa hipótese foi descartada e a Força Expedicionária Brasileira foi transportada em navios da Marinha de Guerra dos Estados Unidos, e os víveres nacionais transportados para a Itália jamais alcançaram os volumes planejados.

Alimentação nos navios

A FEB deslocou-se para a Itália dividida em cinco escalões. O primeiro iniciou seu embarque no USS General W. A. Mann no dia 29 de junho de 1944. Com o navio ainda atracado no cais, a concepção sobre alimentação militar dos pracinhas, que estavam acostumados a receber nos quartéis, foi completamente desfeita. Já na primeira refeição a bordo, a tropa foi oficialmente apresentada à alimentação norte-americana, que possuía muito boa aparência, sabor agridoce, odor peculiar e algo diferente da característica dos nossos ranchos: a inexistência de moscas no local das refeições, fato comum e constante nos refeitórios brasileiros.

Essa tropa, desde o princípio, passou a ter uma rotina de alimentação, de certo modo, incomum. No dia 1º de julho, quando boa parte do contingente já estava a bordo, iniciou-se o que passaria a ser rotina durante todo o deslocamento. A alvorada era irradiada pelo alto-falante da embarcação às 6 horas, e, logo em seguida, todos os militares entravam em uma enorme e lenta fila em direção ao refeitório, para realizar a primeira refeição do dia. Essa fila, no primeiro dia, levou mais de três horas para que os soldados pudessem se servir. Com o passar dos dias, esse tempo foi se reduzindo em função da adaptação dos pracinhas ao sistema de refeição imposta no navio.

Na primeira refeição realizada a bordo, os soldados tiveram um cardápio farto, porém atípico para os moldes brasileiros. Foram fornecidos ovos cozidos, fatias de pão branco de forma, salsichas, leite, mingau e maçã. A segunda e última refeição do dia também apresentou um cardápio inusitado, composto por salsicha, manteiga, vagem, batata inglesa, conserva de morango, pão, leite e café. Esse tipo de alimentação era completamente diferente do padrão de alimentação do brasileiro, composto por arroz, feijão, farinha de mandioca e carne.

O toque de silêncio foi dado pelo corneteiro do navio às 21h20, encerrando, desse modo, a primeira jornada no USS General W. A. Mann, que ainda se encontrava aportado no cais do Rio de Janeiro. A adaptação ao regime alimentar de apenas duas refeições diárias, apesar de fartas, causou profundos dissabores entre os soldados brasileiros.

No dia 2 de julho de 1944, por volta das 6h30, o navio desatracou e partiu em direção ao Atlântico Norte. Durante o deslocamento, ainda em águas nacionais, os pracinhas passaram a sentir os primeiros sintomas da cinetose (enjoo marítimo). Os enjoos, seguidos por vômitos constantes, transformaram os alojamentos, corredores e todos os demais locais onde estivessem os brasileiros em área de sofrimento e agonia. A reação do

organismo de alguns soldados foi tão intensa que praticamente não saíram do beliche durante toda a viagem. Os únicos alimentos que conseguiam ingerir eram algumas frutas que os companheiros apanhavam do refeitório.

Ao longo dos dias, os horários das refeições foram sendo consolidados, sendo a primeira refeição realizada entre 7 e 12 horas, a segunda entre 13 e 18 horas. Esses horários se mantiveram constantes até a chegada ao Mar Mediterrâneo. A sequência dos grupamentos que avançavam para o refeitório sofria rodízio diariamente, para evitar que um mesmo grupamento realizasse suas refeições sempre em horários inoportunos. Esses grupamentos eram formados pelos integrantes dos compartimentos do navio em que estavam alojados.

O controle sobre a quantidade de comensais era realizado por meio do cartão de refeição, de posse obrigatória dos soldados, que era picotado por um militar norte-americano que se postava na entrada do refeitório. Este era uma espécie de grande salão muito mal ventilado, o que causava grande desconforto aos soldados. Próximo à linha de servir, em vez de pratos eram fornecidas bandejas de aço com diversas divisões, nas quais eram acomodados os diferentes itens da refeição, algo novo para nossos soldados.

A coordenação do deslocamento dos soldados em direção ao refeitório, da passagem na linha de servir e da saída do rancho, era realizada por um oficial brasileiro que, munido de um megafone, procurava dinamizar esses procedimentos, evitando retenções e retardamento no consumo da alimentação, procurando sempre cumprir o quadro-horário previamente estabelecido.

Para realizar a preparação da alimentação de todos os embarcados, mais de 5.500 homens, foi necessário reforçar a equipe de cozinha do navio com soldados brasileiros. Esses militares que trabalhavam na cozinha do navio, assim como os designados para realizarem outras tarefas (faxina, policiamento, guarda etc.), receberam o apelido de “forçados” e eram os

únicos militares brasileiros que possuíam o privilégio de realizar três refeições por dia. Os demais, chamados de “turistas”, que apenas apreciavam a viagem transatlântica, mantinham-se com apenas duas refeições diárias.

Embora o número de refeições diárias fosse limitado, de modo geral, a apenas duas, durante elas era permitido que o soldado acomodasse em sua bandeja a quantidade que lhe conviesse, porém as sobremesas, normalmente frutas, eram limitadas a apenas uma porção por homem. Aliás, a constante e inalterada resposta negativa prestada pelo marinheiro norte-americano quando um pracinha tentava apanhar uma fruta a mais no refeitório gerou um novo sentido para a expressão inglesa *no more*, que passou a significar, para os pracinhas, algo impossível de ser realizado ou algo que nunca acontecerá. Essa foi apenas a primeira entre várias expressões em língua estrangeira que passaram a ser amplamente utilizadas entre os soldados brasileiros.

Um fato inusitado causado pela inadaptação à comida e aos efeitos das ondas do mar foi o surgimento de um comércio ilegal de frutas entre os brasileiros, que as apanhavam no refeitório, durante as refeições, e as vendiam para os que não conseguiam se alimentar com a comida oferecida no navio. Uma simples maçã chegava a valer 20 cruzeiros (o equivalente ao preço de uma camisa social ou dez ingressos de cinema na época).

Para os que conseguiam superar a fase do enjoo, as perspectivas de melhora da alimentação não se concretizaram, nem com a participação dos cozinheiros brasileiros. A insatisfação com o gosto da alimentação ianque era tanta que alguns soldados afirmavam que o sabor ruim era proposital, pois a comida era servida sem sal, sem açúcar e sem tempero. A bebida, que, por outro lado, poderia ser algo mais agradável ao paladar brasileiro, muitas das vezes era suco de *grapefruit* (toranja), fruta pouco conhecida e nada apreciada pelos brasileiros. Os pracinhas logo a apelidaram de “cara feia”, por ser muito amarga.

Todos sentiam imensa falta do arroz com feijão, tanto que, em outro escalão de embarque, os alto-falantes do navio anunciaram, em português, que o comandante brasileiro havia autorizado a abertura de sacos de feijão, oriundos do Brasil, para serem consumidos no navio, o que acarretou uma euforia geral nos pracinhas. Todavia, ao ser servida a refeição tão esperada, ocorreu uma enorme decepção: o feijão confeccionado pelos cozinheiros norte-americanos era sem caldo, sem tempero e com um peculiar sabor adocicado. A rejeição ao prato foi total.

Esse contato com uma alimentação de sabor tão diferente fez com que alguns soldados sentissem saudades do picadinho de quiabo, do feijão aguado, do mexido gorduroso e do arroz grudento que eram fornecidos nos quartéis e tão criticados pela sua má qualidade e falta de zelo no preparo.

Os problemas com a alimentação do 1º escalão persistiram até o desembarque em Nápoles, no dia 16 de julho de 1944, após quinze dias de deslocamento pelo Oceano Atlântico. De modo geral, foram dias de sofrimento causados por enjoo ou falta de adaptação à alimentação NA. Não obstante, ocorreram exceções: alguns pracinhas conseguiram se adaptar tão bem a essas condições que chegaram a engordar durante a viagem. Há relatos de pracinhas que engordaram até 8 quilos.

Os demais quatro escalões de embarque zarparam posteriormente para a Itália, seguindo os mesmos procedimentos adotados pelo primeiro escalão e, por sua vez, com os mesmos problemas em relação à alimentação.

Características das rações

Pelo acordo firmado entre Brasil e Estados Unidos em agosto de 1942, as tropas brasileiras no exterior seriam abastecidas com todas as classes de suprimentos e utilizariam os serviços fornecidos pelo governo norte-

americano. Dessa forma, a alimentação da FEB seria fornecida pelo sistema logístico do Exército NA, por meio de rações de campanhas padronizadas.

As rações NA baseavam-se em três princípios fundamentais: a suficiência, a variedade e a satisfação alimentar. O primeiro dizia respeito à qualidade dos itens empregados e ao valor energético da alimentação fornecida; o segundo, à variedade do número de cardápios adotados; e o terceiro, ao bom preparo da alimentação e seu sabor. Os brasileiros tiveram certa dificuldade em administrar esse terceiro princípio, como veremos à frente.

As tropas brasileiras tiveram contato com os mais diversos tipos de rações padronizadas, como as do tipo “B”, “C”, “D”, “K”, “10 em 1” e rações especiais, como as de unidades de serviço italianas, as francesas, as muçulmanas, as de prisioneiros de guerra e as de civis nativos.

Ao longo do período em que a FEB esteve em operações na Itália, as mais empregadas foram as rações padronizadas. Para melhor entendimento, serão apresentadas, além dessas, outros tipos de rações.

Ração de guarnição tipo “A”: era a que mais se assemelhava à alimentação utilizada em tempos de paz, sendo confeccionada nas cozinhas dos quartéis ou dos acampamentos. Apresentava uma grande variedade de itens, entre os quais gêneros congelados.

Ração de campanha tipo “B”: era a ração de melhor aceitação pelas tropas em operações, sendo usualmente empregada na zona de combate, inclusive quando a tropa estava em contato com o inimigo. Era bem similar à ração “A”, com cerca de cem gêneros distintos, além de alguns condimentos. Contudo, os gêneros de difícil conservação eram substituídos por outros equivalentes, conservados em latas. Era confeccionada nas cozinhas de campanha, e os itens dessa ração variavam conforme o menu estabelecido para o dia. Havia vários cardápios padronizados na ração “B”, e cada cardápio possuía ciclos de dez dias de menus diferentes.

Esse tipo de ração não previa a distribuição de carne congelada. Todavia, na frente italiana, esse item era servido de três a quatro vezes por semana, assim como pão fresco, que era fornecido diariamente para as unidades que consumiam esse tipo de ração.

Ração de campanha tipo “C”: foi criada para ser usada quando não fosse possível fornecer a ração “A” ou “B” e era preparada pelo próprio soldado. Era previamente cozida e conservada em seis latas hermeticamente fechadas, das quais três com algum preparo com carne, chamadas pelos pracinhas de “lata pesada” ou simplesmente “pesada”, e as outras três, conhecidas por “leve”, compostas por biscoitos, balas ou goma de mascar, bebidas em pó (chocolate, café ou limonada), açúcar e itens complementares (cigarros e papel higiênico). Cada uma das três refeições era constituída por uma lata leve e outra pesada, que podia ser consumida quente ou fria. Como essa ração tinha longo período de validade e seu peso e volume eram relativamente pequenos, era própria para ser usada como ração de reserva individual, ou pela unidade militar. O peso de uma ração “C” completa era de aproximadamente 2,250 quilos.

Ração de campanha tipo “D”: consistia em três pequenos pacotes iguais, impermeabilizados, de 10 x 5,5 x 2,2 cm, cada um deles pesando 113 gramas e contendo uma espécie de “barra de chocolate” artificialmente aromatizada, composta por açúcar, leite desnatado em pó, gordura de cacau, farinha de aveia, baunilha artificial e vitamina B1. Essa ração figurava como um suplemento de outra ração, porém, na prática, era consumida como ração, pois possuía peso e volume reduzidos, prestando-se, desse modo, para consumo nos momentos críticos como ração de reserva, quando se tornava impossível o reabastecimento do homem pelo escalão superior.

Ração de campanha tipo “K”: compunha-se de três caixas retangulares de papelão impermeabilizado, pequenas o suficiente para caberem no bolso do uniforme. Cada caixa continha os componentes de uma refeição separada,

o desjejum, o almoço e o jantar. Essas refeições podiam ser ingeridas quentes ou frias. Cada caixa continha uma refeição composta por uma lata com somente carne, carne e ovo ou queijo processado, além de biscoitos, comprimidos de dextrose maltada (posteriormente substituídos por caramelos), goma de mascar e quatro cigarros. Continha, também, como itens suplementares, uma pequena “barra de chocolate” da ração tipo “D”, mas de aproximadamente 50 gramas, uma barra de frutas, envelopes de café solúvel, de caldo concentrado e de cristais de suco de limão e comprimidos de açúcar. Toda a ração pesava aproximadamente 1 quilo.

Ração de reserva “5 em 1”: não foi utilizada diretamente na frente italiana pela FEB. Era uma ração projetada para alimentar cinco homens por dia. Permitia a preparação de refeições quentes por tropas com pouca ou nenhuma experiência culinária. Para evitar a monotonia alimentar, foram criados, de início, três cardápios independentes, cada um contendo três refeições. Como exemplo de um desses cardápios, havia o desjejum, composto por coquetel de suco de tomate desidratado, cereais de trigo integral, bacon enlatado, café solúvel, açúcar e leite em lata; o almoço, com sopa desidratada de feijão, enlatado de carne assada, batatas desidratadas, ervilhas enlatadas, pera seca, balas, cristais de suco sintético de limão e açúcar; e o jantar, composto por carne e guisado de legumes, pudim de baunilha em pó, café solúvel, açúcar e leite enlatado. Eram fornecidos itens suplementares como sal, biscoitos, *spread* de frutas desidratadas (espécie de geleia de fruta seca sem açúcar) e uma espécie de manteiga processada. O seu peso era de aproximadamente 13,5 quilos.

Ração de reserva “10 em 1”: em função da boa aceitação da ração “5 em 1”, os órgãos de logística norte-americanos recomendaram a criação de uma ração para grupos maiores. Desse modo, foi criada a “10 em 1”, que continha uma ração K, para a refeição do meio-dia, e duas rações “5 em 1” para as refeições da manhã e da noite.

No teatro de operações do Mediterrâneo, atuavam, no lado dos Aliados, diversos povos que, como os brasileiros, ressentiam-se de uma alimentação mais compatível com seus costumes. Esse fato acarretou a criação, por parte do Exército NA, de alguns tipos de rações especiais, destinadas a determinadas tropas, como foi o caso da ração francesa, que tinha como base a ração “B”, acrescida de vinho, aguardente, sardinha, biscoito, lentilha e azeite; a ração muçulmana, destinada às tropas coloniais francesas de origem argelina e marroquina, entre outras, que tinha como base a ração francesa, excluindo-se a bebida alcoólica e a carne de porco; e a ração de unidades de serviço italianas, que era composta apenas por parte da ração “B” acrescida de espaguete, biscoitos e condimentos. Havia também a ração para prisioneiros de guerra, que utilizava alguns itens da ração “B”.

Uma característica interessante apresentada pelos norte-americanos, ao longo de toda a campanha na Itália, foi o cuidado com o fornecimento de pão. Esse item era entregue para todas as tropas aliadas, seja na retaguarda, seja na frente de combate. O pão era produzido por padarias móveis, que funcionavam à gasolina. Esses pães tinham formato retangular e utilizavam como base a farinha branca de trigo, similares aos produzidos no Brasil. Esse formato de pão teve grande aceitação pelas tropas brasileiras, tanto que, no inverno de 1944-1945, por motivos de reestruturação logística, as padarias norte-americanas foram substituídas pelas britânicas, que produziam os pães em formato circular. Embora o preparo e o tipo de pão fossem os mesmos, as unidades brasileiras fizeram críticas em relação a essa mudança e pediram que se retomasse o formato retangular. Na realidade, essa solicitação tinha como motivação a maior facilidade em repartir o pão do que qualquer outro motivo.

Alimentação em solo italiano

No dia 16 de julho de 1944, os primeiros pracinhas desembarcaram no porto de Nápoles e deslocaram-se para a zona de acampamento na região de Agnara. Lá, as tropas brasileiras vivenciaram sua primeira decepção em solo italiano. Onde deveriam estar montadas as barracas, havia apenas uma área descampada com um grande banheiro com água sulfurosa. Não havia barracas para acomodação da tropa, para instalação das cozinhas e dos banheiros, nem sequer o material para a montagem estava disponível. De acordo com o planejamento realizado pelo comando da FEB, o Exército NA deveria ter providenciado a montagem do acampamento para a tropa brasileira.

Como consequência, a primeira alimentação realizada em solo italiano foi a ração tipo “C”, composta por um enlatado de carne com legumes, bolachas e suco de limão. Haja vista a situação em que a tropa se encontrava, não ocorreu reclamações quanto à preparação da comida. Nessa noite, a tropa dormiu ao relento.

No dia seguinte, o Exército NA iniciou a entrega dos artigos necessários à instalação da tropa, como barracas, cobertores, mosquiteiros e mais rações tipo “C”, entre outros. No entanto, não foram fornecidos os fogões de campanha e, desse modo, o consumo de ração quente só ocorreu a partir do quinto dia, após o recebimento dos fogões. Nessa mesma data foram entregues os gêneros alimentícios da ração tipo “B” e o primeiro complemento alimentar com gêneros originários do Brasil, como arroz, feijão e farinha de mandioca.

Em 4 de agosto de 1944, após ocupar a nova região de acampamento em Tarquínia, o 1º escalão de embarque da FEB foi incorporado ao V Exército NA, passando a receber todo o apoio logístico das unidades

militares diretamente subordinadas àquele Grande Comando, incluindo os gêneros e as rações de reserva.

O 2º e 3º escalões de embarque, ao chegarem a seus acampamentos na Quinta Real de San Rossore, nas proximidades de Pisa, não encontraram os mesmos problemas ocorridos com o escalão anterior, já que trouxeram do Brasil as suas próprias barracas. Esse grupamento, composto pelos dois escalões, ao chegar, recebeu todos os seus fogões de campanha instalados, testados e prontos para uso, além de ter à disposição uma equipe de cozinheiros das unidades militares do 1º escalão, que permaneceu em apoio, até que seus cozinheiros estivessem em condições de exercer suas funções.

Cozinheiros

A situação dos cozinheiros na FEB merece uma atenção especial, pois essa especialidade era tradicionalmente relegada a segundo plano dentro do Exército brasileiro. Desde a sua inclusão nos quadros das unidades militares, no final do século XIX, a figura do soldado de rancho era desvalorizada, fazendo com que os comandantes, de forma discricionária, enviassem para o setor de subsistência os piores soldados dos seus batalhões.

Durante a preparação da FEB, ainda no Brasil, procurou-se instruir melhor os cozinheiros e seus auxiliares, principalmente porque iriam trabalhar com um equipamento novo, o fogão de campanha NA Field Ranger M-1937. Assim, foi criado o Curso de Cozinheiro, que passou a funcionar em outubro de 1943, na cidade do Rio de Janeiro. No entanto, o desinteresse e a falta de voluntários eram tão grandes que, no início de 1944, foi solicitada, como incentivo, a promoção de todos os soldados cozinheiros à graduação de cabo, dispensando todas as exigências regulamentares, na

tentativa de atrair soldados para o curso. Embora o curso tivesse como objetivo adestrar os cozinheiros e seus auxiliares na confecção de refeições de forma similar às condições que iriam encontrar na frente de combate, na prática as instruções se resumiram ao manuseio do novo fogão de campanha e à preparação das refeições, com gêneros brasileiros. Durante todo o período de formação, não foi disponibilizado nenhum gênero ou ração norte-americana para o treinamento dos cozinheiros. A consequência dessa falha, na execução do curso, foi a formação de cozinheiros sem o devido preparo técnico para a confecção dos alimentos de origem norte-americana, que iriam receber nos campos da Itália.

O primeiro contato desses cozinheiros com as rações norte-americanas ocorreu, praticamente, no navio que os levaram à Europa e na primeira área de acampamento na Itália. A utilização dos gêneros NA que compunham a ração “B”, recebidos em Agnara, foi uma novidade para a maioria dos cozinheiros, transformando a preparação diária dos alimentos em um laboratório de testes e de aprendizado.

A partir do momento em que se iniciou a confecção da alimentação com os gêneros NA, os comandantes puderam perceber a inabilidade de alguns cozinheiros no manuseio daqueles produtos e começaram a sentir as consequências da pouca atenção que, eles próprios, haviam dado a esse setor. O comandante do 9º Batalhão de Engenharia afirmou que todos os seus cozinheiros eram analfabetos ou desconheciam as aplicações básicas de aritmética, de modo que não conseguiam realizar anotações simples e calcular as devidas quantidades de ingredientes necessários para preparar a alimentação de um grande número de pessoas. Havia ainda alguns soldados que eram cozinheiros e motoristas ao mesmo tempo. Por esses motivos, pediu a substituição de todos os cozinheiros de seu batalhão.

O comando da FEB, ao verificar que esse problema também ocorria, em menor escala, com outras unidades, determinou a realização imediata de

um estágio para os cozinheiros, com a finalidade de minimizar as dificuldades desses soldados com a preparação das refeições. O primeiro estágio ocorreu, ainda, na área de treinamento de San Rossore, na região de Pisa, porém esbarrou em alguns problemas. O primeiro e mais evidente foi o baixo nível educacional dos cozinheiros, em grande parte soldados analfabetos ou semianalfabetos, que, além de não conseguirem ler as receitas traduzidas do inglês, por diversas vezes não tinham a mínima condição de realizar as conversões de peso e volume necessárias e, ainda, de efetuar as operações matemáticas mais simples. Outro problema foi o reduzido tempo de duração do estágio, que impediu a realização do preparo da maioria das receitas constantes dos cardápios da ração “B” e a preparação das rações “C”. Por fim, havia o problema do idioma, já que os instrutores eram norte-americanos e havia poucos intérpretes.

Como os resultados desse primeiro estágio não foram satisfatórios, o comando da FEB determinou a criação da Escola de Arte Culinária, que passou a funcionar na Companhia de Intendência, em Pistoia, com um curso específico para adaptar os cozinheiros a trabalharem com os gêneros norte-americanos. Esse curso recebeu a denominação de Curso de Arte Culinária, mas ficou conhecido como Curso de Aperfeiçoamento de Cozinheiros.

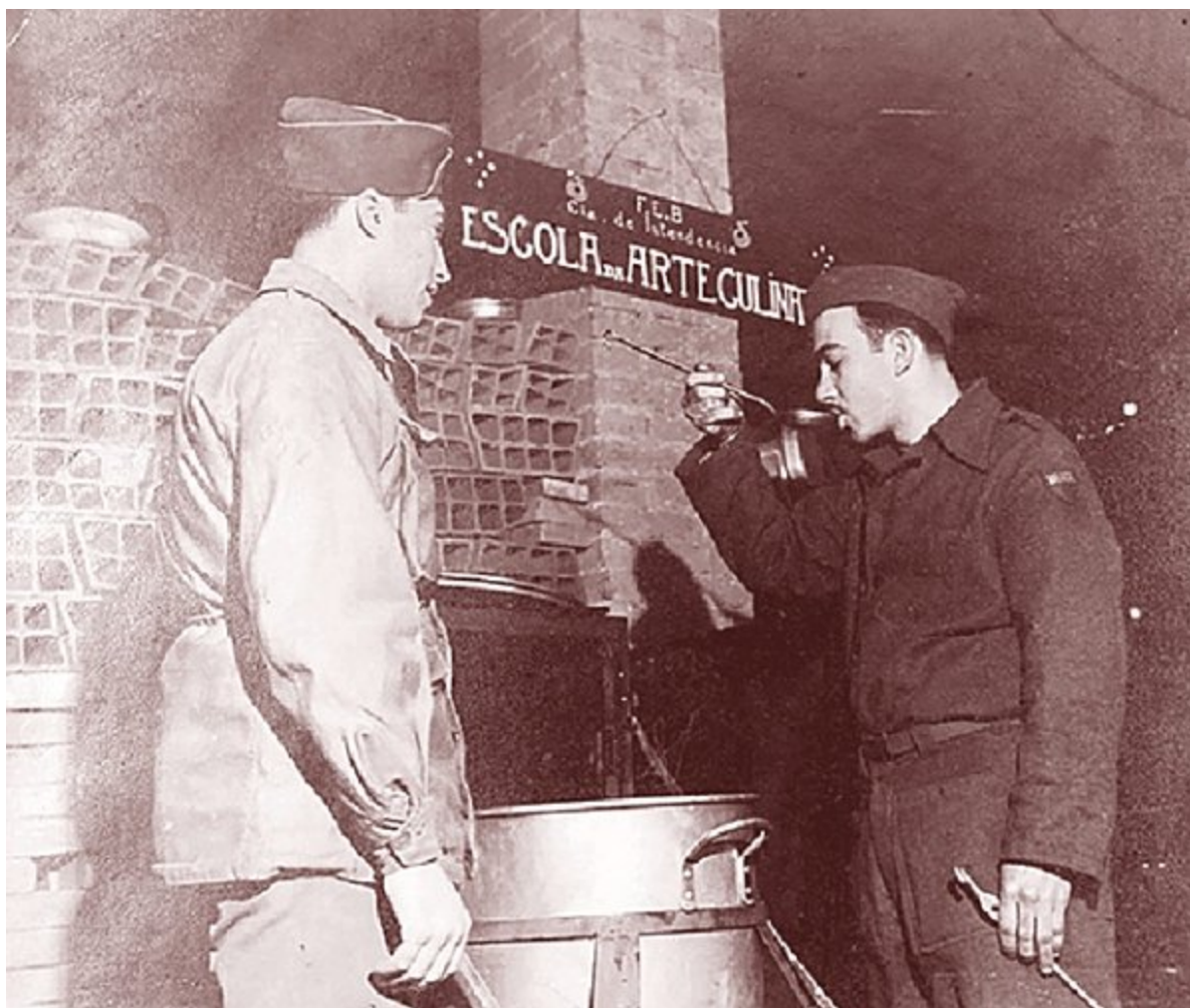


Figura 9.1

Inspeção no Curso de Arte Culinária para cozinheiros e auxiliares de cozinha da FEB.

Fonte: Arquivo Histórico do Exército

O curso foi frequentado por aproximadamente 150 cozinheiros de diversas unidades militares, o que significou uma relação de um cozinheiro aperfeiçoado para cada grupo de 169 pracinhas, e tinha a duração de dez dias. A estrutura montada pela Companhia de Intendência para a realização do curso fornecia uma grande variedade de gêneros de origem norte-americana que compunham as rações “A” e “B” e todos os demais tipos de rações, inclusive as de reserva, recebidas pela FEB. O corpo de instrutores era composto por três militares brasileiros e dois norte-americanos, em ação

conjunta com um intérprete. As instruções permitiram que os cozinheiros tivessem conhecimento dos corretos processos de preparo dos alimentos e acesso às receitas norte-americanas, que detalhavam a forma de confecção das refeições, utilizando seus gêneros, além de ensinar pequenas mudanças para tornar os preparos mais agradáveis ao paladar dos brasileiros.

Esse curso permitiu que os cozinheiros sanassem várias dificuldades de adaptação da tropa, de modo que os próprios comandantes de unidades se manifestassem positivamente quanto ao resultado apresentado pelos alunos, após a conclusão desse curso. Não obstante, as primeiras tentativas dos cozinheiros de pôr em prática o que fora ensinado no Curso de Arte Culinária pareceram não ter sido bem recebidas pelos sargentos e graduados responsáveis pelos ranchos das unidades. Esses militares limitavam e até proibiam que os soldados, recém-egressos do curso, produzissem as refeições de forma diferente do que já estava sendo realizado, mesmo que essa preparação não fosse de agrado geral. Essa resistência à mudança foi tão intensa em algumas unidades que o próprio chefe do Serviço de Intendência teve de intervir junto ao comandante da FEB, para que os comandantes de unidades baixassem instruções para os chefes do serviço de abastecimento de suas unidades, facultando aos cozinheiros recém-formados aplicarem livremente os conhecimentos assimilados no curso. Ao que tudo indica, após essa determinação, os cozinheiros puderam introduzir as novas formas de produção em suas unidades.

Talvez em função dessas deficiências dos cozinheiros, não era incomum verificar que, em acampamentos próximos, nos quais vigorava o mesmo cardápio, uma refeição se apresentava saborosa e atrativa, enquanto em outro a alimentação tinha aspecto pouco atrativo, chegando a causar recusa por parte da tropa.

Para os norte-americanos, as reclamações referentes à alimentação por parte dos brasileiros ocorriam porque os cozinheiros brasileiros utilizavam

os ingredientes de uma refeição em outra e vice-versa, acarretando problemas nos resultados. Mas isso só ocorria como forma de ajustar o padrão alimentar norte-americano ao brasileiro, pois a principal refeição do dia, das rações NA, era o desjejum, enquanto para os pracinhas deveria ser o almoço. Desse modo, eram feitas constantes adequações para reduzir essa inadaptação dos soldados brasileiros. Essas adequações exigiram certa criatividade dos cozinheiros brasileiros que tiveram a incumbência de modificar os cardápios para agradar à tropa brasileira, embora recebessem do escalão superior os mesmos itens fornecidos à tropa NA.

De acordo com os cardápios NA, na primeira refeição do dia, normalmente, era servido um mingau de aveia, amido de milho, ou outra farinha, com leite e açúcar, o que não era bem aceito pela nossa tropa. Então, para não perder esses itens, que eram remetidos diariamente pelo escalão superior, os cozinheiros passaram a servi-los no almoço e no jantar sob forma de sopa salgada, apreciada pelos brasileiros, adicionando a ela cubos de extrato de carne que eram fornecidos como tempero de macarrão.

A mudança de atitude dos comandantes de unidades (de enviar indivíduos desinteressados ou indisciplinados para o rancho) e a realização de cursos, que habilitavam os cozinheiros a trabalharem com os gêneros norte-americanos, permitiram uma mudança considerável na forma como os pracinhas passaram a encarar a alimentação durante a guerra.

Fogão de campanha Field Ranger M-1937

Conforme o Acordo Brasil-Estados Unidos, o governo norte-americano deveria fornecer para o Brasil uma quantidade de equipamentos militares suficiente para compor 50% de uma divisão de infantaria. Esses equipamentos foram utilizados no treinamento dos soldados que iriam formar

as unidades militares expedicionárias. Faziam parte desses materiais os modernos fogões portáteis de campanha, principal item das cozinhas de campanha norte-americanas.

O Field Ranger M-1937 era o fogão-padrão do Exército NA, durante a Segunda Guerra Mundial, e tinha como principal característica a utilização da gasolina como combustível, podendo ser operado no solo, dentro de caminhões de 2,5 toneladas ou vagões ferroviários, mesmo durante deslocamentos.

Outra característica desse fogão era a possibilidade da utilização da lenha como combustível, similar aos fogões de campanha usados no Brasil. No entanto, esse sistema quase não foi empregado, pois não houve restrições no fornecimento de gasolina na região de atuação da FEB.

O fogão M-1937 media 1,09 x 0,56 x 0,66 m, pesava 140 quilos e possuía duas alças nas laterais, de modo que dois militares pudessem movê-lo com certa facilidade. Era equipado com uma série de componentes básicos necessários para a confecção das refeições, como: assadeiras retangulares, panelões, adaptadores para “banho-maria”, diversas facas, colheres e garfos de cozinha, conchas de formatos variados, além de escumadeira e espátula.

Esses fogões permitiam que as refeições fossem preparadas para as tropas que estivessem em ação, a menos de 500 metros da linha de frente, algo impossível de ser realizado com as cozinhas de campanha brasileiras, em função da fumaça produzida pela queima da lenha, que permitia ao inimigo identificar a posição das tropas. Por causa dessa proximidade das cozinhas de campanha com a linha de frente, muitas foram atingidas por projéteis de artilharia alemã, obrigando sua rápida substituição.

Higiene

Embora o Comando do Exército, na década de 1940, estabelecesse alguns procedimentos relacionados à higiene da tropa e de controle sanitário na área de alimentos, observava-se que, dentro das unidades militares, inclusive nas escolas de formação de oficiais, esses procedimentos permaneciam os mesmos utilizados no século anterior. Um bom exemplo era a forma como era realizada a limpeza das marmitas na Escola Militar de Realengo, na qual, durante os exercícios de campo, os alunos limpavam suas marmitas esfregando terra e areia. Esse costume, um tanto bizarro para os dias atuais, era visto com naturalidade pelos comandantes e médicos das unidades.

Com a criação da FEB e a necessidade de mobilizá-la com homens saudáveis e com bom condicionamento físico, o Comando do Exército adotou procedimentos relacionados à manutenção da higiene da tropa, compatível com os padrões existentes no Exército NA. Para tanto, no período de preparação, foram realizadas algumas instruções relacionadas à higiene pessoal e alimentar, que eram abordadas em manuais de boas práticas NA.

Ao chegarem à Itália, as tropas brasileiras receberam do V Exército NA fogões de campanha, panelas e utensílios de cozinha, além de materiais individuais para alimentação, como talheres, canecos e marmitas. As unidades receberam, também, equipamentos empregados no sistema de lavagem de marmitas, que consistiam em três latões para água quente, o primeiro com água e sabão, o segundo com água e um desinfetante atóxico e o terceiro com água pura para o enxágue dos utensílios. Esse simples mecanismo impressionou soldados e oficiais brasileiros, pois evitava os seus rudimentares e questionáveis métodos de limpeza.

O comando da FEB padronizou, em conformidade com os regulamentos norte-americanos, os procedimentos que deveriam ser adotados nos acampamentos. Um exemplo foi o depósito de pessoal, onde as instalações de cozinhas deveriam dispor de caixas e de fossas para as águas fervidas, e onde a gordura seria decantada. Todos os restos de alimentação deveriam ser lançados nas fossas de detritos, que, em seguida, seriam cobertas com um composto clorado a cada final de tarde para evitar a proliferação de moscas e o mau cheiro. Posteriormente, com o prolongamento do tempo de duração do acampamento, seriam construídas, pelo Serviço de Engenharia, grandes fossas nas quais os resíduos de toda a espécie seriam lançados e queimados diariamente. Esses procedimentos eram fiscalizados com frequência pelo escalão superior.

As cozinhas deveriam ser teladas para evitar a presença de insetos, e os latões, contendo água quente e produtos de limpeza, para os utensílios individuais de rancho, deveriam estar próximos dos refeitórios. As panelas e utensílios de cozinha, assim como as marmitas térmicas, deveriam estar sempre limpos e higienizados, quando não estivessem em uso.

Apesar das constantes cobranças e inspeções por parte dos norte-americanos, as tropas brasileiras tinham grande dificuldade em conseguir cumprir as normas de higiene estabelecidas. Era comum encontrar áreas do acampamento com a limpeza deficiente, cozinhas sujas e sem telas de proteção, além da inobservância das instruções sobre a eliminação dos detritos sólidos e líquidos.

Independentemente do esforço realizado pelo comando da FEB, as ações ligadas à higiene alimentar dos pracinhas deixaram muito a desejar quando comparadas às das tropas norte-americanas, embora, com o passar dos meses e pelas constantes inspeções realizadas pelos órgãos responsáveis, alguns procedimentos foram sendo assimilados e empregados em seu cotidiano. Essa reação dos soldados brasileiros estava mais

condicionada aos hábitos culturais do que a uma reação consciente das normas.

O sistema logístico para a FEB

O Serviço de Aprovisionamento da FEB não foi utilizado plenamente no suporte de alimentação das tropas expedicionárias. Na época, optou-se pela inclusão da FEB no sistema de logística do V Exército NA. Desse modo, o fornecimento diário da alimentação ficou a cargo dos norte-americanos, por meio de bases de apoio aliadas instaladas no teatro de operações. Desse modo, o Serviço de Aprovisionamento da FEB foi empregado apenas como um sistema suplementar à atividade logística NA.

Quando o V Exército NA e o VIII Exército britânico passaram a atuar na Itália, receberam apoio de dois órgãos logísticos aliados: a Mediterranean Base Section (MBS), instalada no norte da África, e a Peninsular Base Section (PBS), na Itália. Esta, inicialmente, estabeleceu-se na região de Nápoles; posteriormente, com o avanço aliado, criaram-se dois escalões avançados, um em Florença e outro em Livorno. Essas novas unidades militares logísticas permitiram a abertura de diversos pontos de suprimento em suas redondezas, facilitando o apoio logístico das unidades militares que combatiam na região. Os órgãos logísticos do V Exército NA funcionavam como depósitos intermediários entre os órgãos da PBS e suas tropas, entre elas a FEB.

Suprimento

A FEB, ao longo das operações de guerra, foi suprida, inicialmente, pela PBS em Nápoles. Mais tarde foi suprida pelos depósitos do V Exército NA, com itens norte-americanos e, simultaneamente, produtos nacionais pelo Depósito de Intendência da FEB.

A alimentação da FEB ficava a cargo do Serviço de Intendência (SI), constituído por uma chefia e pela Companhia de Intendência, que administrava os pontos de distribuição de classe I, locais onde eram distribuídas as rações para as unidades da FEB. As rações de reserva recebiam uma atenção especial do comando brasileiro, que emitiu diversas ordens autorizando o seu consumo apenas em situações de emergência ou por ordem superior. Após alguns problemas na fase inicial, o sistema de pedidos de rações e gêneros foi padronizado para o consumo de quatro dias à frente. Essa forma de pedido só variava em casos específicos, como um ataque ou uma perseguição ao inimigo.

Ao longo de todo o período em que esteve atuando na Itália, o comando da FEB procurou minimizar um procedimento comum entre as unidades brasileiras: a solicitação de rações em número superior ao seu efetivo. Essa prática foi tão constante que gerou a criação de uma tabela estabelecendo os percentuais aceitáveis de solicitação acima do seu efetivo. Os quartéis-generais e o Batalhão de Saúde poderiam exceder em até 20% o seu pedido de ração; os Regimentos de Infantaria, o Esquadrão de Reconhecimento e o Batalhão de Engenharia, em 4%; e as demais unidades, em até 3%.

Para evitar os possíveis desvios de gêneros, então comuns, o Serviço de Intendência criou rígidos processos de controle. Esses procedimentos, embora burocráticos, mostraram-se eficientes, dificultando o extravio de produtos durante todo o período em que funcionou o serviço.

Cozinhas, preparação e distribuição

O funcionamento das cozinhas, durante a campanha na Itália, foi feito de forma centralizada, ou seja, sob o controle do comando da unidade militar (batalhão) a que pertenciam; porém, em casos excepcionais, elas foram desdobradas de forma descentralizada sob o controle dos comandantes de subunidades (companhia, esquadrão ou bateria).

A localização dessas cozinhas era sempre o mais próximo possível da tropa, dentro das limitações estabelecidas pela situação tática do momento. Era também observada a existência de locais que facilitavam a camuflagem das instalações de cozinha, para evitar a observação inimiga, já que a região de cozinha, sendo um ponto de reunião de pessoal e material, era sempre um alvo compensador para qualquer atirador inimigo. A situação da rede de estradas que conduziam os gêneros até a cozinha, e daí até as tropas, era um dos principais fatores na decisão de localização das cozinhas. Quanto pior as estradas, mais à frente deveriam ficar as cozinhas, para facilitar a entrega das refeições, que poderiam ser distribuídas por caminhões, jipes, mulas, ou até mesmo por grupos de homens.

A preparação das refeições das unidades brasileiras seguia sempre um procedimento-padrão que, independentemente das condições táticas ou climáticas, procurava sempre ser seguido. Quando os caminhões das unidades chegavam do ponto de distribuição de classe I, os gêneros eram imediatamente repassados às equipes de rancho das unidades, onde se encontravam instaladas as cozinhas. O cozinheiro e sua equipe realizavam uma conferência dos itens e da quantidade recebida e, em seguida, faziam a divisão dos gêneros, de acordo com as refeições do cardápio. Só então se iniciava o preparo da primeira refeição. No período em que a FEB esteve na Itália, a ração tipo “B” apresentava dez tipos diferentes de cardápios, de modo que o mesmo prato servido no dia 1º era repetido nos dias 11 e 21 do mesmo mês.

Sempre que possível, as refeições eram fornecidas nos horários tradicionais, porém, quando a tropa estava na linha de frente, em contato direto com o inimigo, as refeições quentes eram enviadas em horários noturnos, evitando a observação inimiga.

Quando a confecção e o fornecimento da ração quente eram impraticáveis, fazia-se o uso de rações que estavam em reserva, normalmente, “C” ou “K”. No entanto, o Serviço de Intendência estabeleceu que, nesses casos, poderia ser concedido um suprimento especial, que consistia em dobrar as rações de reserva, além de fornecer bolachas, queijo, leite em lata, caramelos e carne assada, que era distribuída fria.

Os soldados que se encontravam distantes da região de distribuição da refeição ou que estavam em contato direto com o inimigo recebiam suas refeições no próprio local, por meio de uma equipe composta por companheiros de pelotão ou, por vezes, levadas por um integrante das tropas italianas, conduzindo suas mulas.

Essas tropas italianas de cargueiros, também chamadas de tropas alpinas, prestaram grande apoio às unidades da FEB, sendo empregadas em larga escala pela infantaria para o transporte de munição nas regiões montanhosas e para o transporte das etapas de rações quentes, entre as cozinhas e os pontos isolados da linha de frente, em que o percurso só poderia ser realizado sobre lombo de mulas. A FEB chegou a ter à sua disposição duas companhias, compostas por 200 homens e 360 mulas.

Modificações exigidas pela tropa brasileira

A alimentação da tropa foi motivo de preocupação para o comando da FEB durante todo o período que durou a campanha. Os órgãos responsáveis pela alimentação, tanto brasileiros quanto norte-americanos, empenharam-se

na procura de uma solução adequada para os problemas ligados à adaptação da tropa brasileira a uma alimentação atípica.

Esses órgãos mapearam as prováveis causas de inadaptação dos brasileiros ao novo sistema de alimentação e estabeleceram cinco pontos para análise: a quantidade dos gêneros, a confecção da ração, a qualidade dos itens, a distribuição da alimentação e o sabor da ração de reserva. Destes, serão destacados apenas os dois primeiros.

A reclamação sobre a quantidade de comida fornecida nas refeições estava, decerto, ligada à visão de volume do alimento, já que, nutricionalmente, a quantidade de calorias era suficiente. O problema era de caráter cultural e não nutricional, pois os brasileiros estavam acostumados a uma alimentação volumosa composta sobretudo por arroz solto, feijão com caldo, farinha de mandioca e outros itens que avolumavam a apresentação do prato. Uma forma de tentar solucionar esse problema foi a utilização de produtos brasileiros, que haviam sido transportados pelos mesmos navios que levaram os soldados para a Itália e que estavam estocados no Depósito de Intendência da FEB. Esse problema foi parcialmente solucionado com a entrada em vigor do regime de alimentação misto.

O outro ponto era a insatisfação com a confecção da alimentação, que, na realidade, era a consequência de diversos fatores que, juntos, causaram um grande número de reclamações por parte da tropa brasileira. Dentre esses fatores, destaca-se a falta de conhecimento técnico dos cozinheiros brasileiros para confeccionar os alimentos da maneira correta, seguindo os padrões norte-americanos. Essa dificuldade foi ocasionada pela decisão de diversos comandantes de unidades de não enviar representantes (ou enviar em número reduzido) para o Curso de Cozinheiro, que foi realizado na Companhia de Intendência, em Pistoia. Outro fator, como já visto, era o baixo nível educacional dos cozinheiros, o que os levava a produzir a alimentação por meio de métodos empíricos ou por tentativa e erro, além do

envio de soldados indisciplinados para trabalharem no rancho, como forma de punição. Esses e outros procedimentos acabaram causando profundos dissabores aos comensais das unidades.

A ração mais empregada pelas tropas brasileiras durante todo o período em que esteve na Itália foi a tipo “B”, que era fornecida quente aos soldados. Ocasionalmente isso não acontecia, seja por ação do inimigo, seja por outros motivos, o que acarretava grande insatisfação aos militares, em especial no período de inverno. Para o transporte da refeição, empregavam-se marmitas térmicas, algo novo para os nossos pracinhas. Esses recipientes eram conduzidos em jipe, a braço ou no dorso de mulas, para as posições de combate, nas quais eram servidas as refeições.

Apesar do esforço dos responsáveis pela entrega das refeições e da utilização de mulas no seu transporte, nem sempre a comida chegava a contento. Sobre isso, o comandante da FEB ouviu queixa de um pracinha dizendo que a ração quente, que lhe forneciam, era na realidade latas de ração “C” aquecidas. Outro ponto de reclamação dos soldados brasileiros era quanto ao sabor da ração de reserva que, após um logo período de utilização, tornava-se enjoativo e desagradável, mesmo quando consumida quente. Mas essa reclamação não era exclusividade dos soldados brasileiros, pois os próprios norte-americanos criticavam a ração “C”, afirmando que era insípida quando consumida fria.

Apesar desses problemas, era comum verificar a existência de relatos de soldados e correspondentes de guerra que exaltavam as qualidades das rações norte-americanas pelas suas características nutricionais, de higiene e de praticidade, mas nunca pelo sabor agradável.

Regime de alimentação misto

A dificuldade em se instalar um regime de alimentação misto, ou um regime totalmente nacional, esbarrava em uma situação bem peculiar. Embora o Brasil pudesse produzir gêneros em quantidade suficiente, havia grande dificuldade em conseguir fazê-los chegar à Itália em quantidade satisfatória e com a frequência necessária. Em contrapartida, era fácil receber os artigos norte-americanos, que se encontravam disponíveis em seus enormes depósitos, instalados a poucos quilômetros da retaguarda das tropas brasileiras. Outro fator que prejudicava a utilização do regime misto era a imposição das autoridades logísticas norte-americanas quanto ao recebimento integral de todos os itens constantes da tabela de distribuição do dia, que eram fornecidos pelos depósitos do V Exército NA, ou seja, mesmo com o fornecimento de artigos brasileiros, a Companhia de Intendência deveria realizar a retirada de todos os gêneros preestabelecidos nos cardápios, nos pontos de suprimento do escalão superior. Apesar dessa imposição do V Exército NA, o comando da FEB determinou, amparado por pareceres do seu Serviço de Saúde, a obrigatoriedade da instalação do regime misto para a tropa brasileira. Desse modo, o fornecimento dos gêneros oriundos do Brasil passou a ser realizado como uma forma de reforço alimentar, uma suplementação à ração NA. Esses gêneros brasileiros eram estocados nos depósitos de intendência da FEB, instalados próximos dos depósitos do escalão superior NA. Os principais itens estocados eram feijão, arroz, farinha de mandioca, açúcar, café, mate, sal, banha e cigarros.

Essa distribuição dos gêneros brasileiros seguia uma tabela proposta pelo Serviço de Intendência, mas que sofreu constantes alterações durante toda a campanha, variando nos números de dias por semana que eram fornecidos e, também, no volume de cada item. Essa periodicidade era alterada de acordo com a disponibilidade dos gêneros nos depósitos da FEB e as ações táticas estabelecidas pelo escalão superior.

O fornecimento de itens brasileiros no regime de alimentação misto chegou a seu ponto máximo em dezembro de 1944, quando foi determinado,

por nove dias, o fornecimento diário de itens nacionais para os regimentos de infantaria. Em contrapartida, durante a ofensiva da primavera em 1945, o fornecimento de gêneros brasileiros foi suspenso, sendo fornecidos apenas itens norte-americanos. A média de fornecimento de gêneros nacionais às tropas brasileiras foi de três vezes por semana ao longo de toda a campanha.

Uma das consequências negativas da utilização desse regime de alimentação misto foi o surgimento de encargos logísticos adicionais para as tropas brasileiras, devido ao acréscimo na quantidade de fogões distribuídos às unidades, à ampliação do número de caminhões empregados no transporte dos gêneros e ao aumento do trabalho realizado pelos cozinheiros na produção de um número maior de itens. Além desses inconvenientes, o comando da FEB teve de criar e administrar o seu próprio depósito, onde eram armazenados os víveres brasileiros.

Quando a FEB atingiu o seu efetivo máximo, entre março e abril de 1945, o regime de alimentação misto acabou sendo predominante, na base de 90% de víveres norte-americanos e 10% de brasileiros. Todavia, ao longo da campanha, diversas unidades, entre elas o 6º Regimento de Infantaria, solicitaram, por mais de uma vez, a implementação do regime de alimentação exclusivamente brasileiro, porém os pedidos não foram atendidos. O comando da FEB tinha total compreensão dessa impossibilidade, causada em particular pelas limitações logísticas nacionais.

Apesar da utilização do regime misto, as dificuldades relativas à alimentação permaneciam. Assim, o Serviço de Intendência determinou que as unidades respondessem a um questionário sobre a opinião dos soldados em relação à ração “B”. Fruto dessas respostas, o comando da FEB solicitou ao comando do V Exército NA a suspensão do fornecimento de manteiga de amendoim, manteiga de conserva, feijões de todos os tipos e beterraba; a redução no envio de suco de tomate, mostarda e pimenta; e o aumento de

manteiga fresca e leite em conserva. Também foi solicitada a realização de permuta dos gêneros norte-americanos que não fossem utilizados pelas unidades da FEB por outros gêneros de valor correspondente e de melhor aceitação pelas tropas brasileiras. Entretanto, a resposta não foi a esperada, pois, segundo o escalão superior NA, seria suspenso o fornecimento dos itens indicados, mas era impossível aumentar o fornecimento dos gêneros solicitados, em consequência dos níveis de estoque. Por outro lado, foi permitido que os artigos não desejados fossem recusados nos pontos de suprimentos do escalão superior, concedeu-se aumento na quantidade de pão fresco e forneceu-se arroz em maior quantidade, como empréstimo, até a chegada do arroz brasileiro. Apesar dessas solicitações, a FEB não era vista como grande problema no sistema logístico aliado quando comparada às dificuldades encontradas no abastecimento de tropas francesas, italianas e, principalmente, muçulmanas.

O tipo de regime de alimentação aplicado à tropa brasileira nunca foi unanimidade na FEB. Em uma consulta realizada às unidades sobre a preferência da utilização do regime de alimentação brasileiro ou NA, obteve-se o seguinte resultado: optaram pelo regime exclusivamente brasileiro o 2º e o 4º Grupo de Artilharia, o Esquadrão de Reconhecimento, a Companhia de Transmissões, o Batalhão de Saúde e o 6º Regimento de Infantaria; e optaram pelo regime exclusivamente norte-americano o 1º e o 3º Grupo de Artilharia, o 1º e o 11º Regimento de Infantaria e o 9º Batalhão de Engenharia.

Em meio às constantes reclamações sobre os itens que faziam parte das rações fornecidas pelos norte-americanos, os pracinhas não perdiam o espírito de brincadeira e apelidavam diversos itens da alimentação, como o *corned beef* (uma espécie de conserva de carne), que era chamado de “carne de cachorro”; o damasco dessecado, de “orelha de mico”; a *grapefruit*, de “cara feia”; e as bolachas, de *dog biscuits*. Quando se mudava a forma de

preparação do *corned beef*, o humor brasileiro não perdoava e sempre se ouvia, na linha de servir, que a carne de cachorro havia mudado de uniforme.

Os soldados brasileiros não reclamavam exclusivamente da forma como era produzida a ração “B”, que foi fornecida em 90% do tempo em que a FEB atuou na Itália. Havia, também, grandes reclamações sobre as rações de reserva, principalmente a “C”. Desse modo, o Serviço de Intendência formulou um questionário para que as unidades apresentassem críticas sobre as rações “C”. Curiosamente, uma das principais solicitações apresentadas pelas unidades era o aumento do número de abridores de lata, utilizados para as seis latas que compunham a ração, que, originalmente, vinham acompanhadas de apenas uma unidade.

Um fato interessante envolvendo esse abridor foi o elevado número de acidentes com esse simples equipamento, pois, na tentativa de abrirem as pequenas latas das rações, os soldados o faziam de forma incorreta, ocasionando cortes na mão que, por falta de cuidado, acabavam infeccionando. Esse fato tornou-se tão recorrente que foi inserido no relatório do Serviço de Saúde do Exército.

Outro fato ligado à saúde dos pracinhas foi o número de baixados por intoxicação, causada pelo consumo dessa mesma ração “C”. Isso acontecia porque os soldados não cumpriam a determinação de consumir o conteúdo dessas latinhas em menos de uma hora após sua abertura, conforme eram orientados.

Os gêneros oriundos do Brasil, embora fossem de agrado da tropa, apresentavam sérios problemas de acondicionamento. Com frequência eram recebidos molhados ou mofados, devido à baixa qualidade dos sacos de aniagem que se fragilizavam com a umidade e se partiam muito facilmente, além do seu volume inadequado (sacos de 60 quilos) que dificultava sua divisão e distribuição para as unidades militares.

Como consequência do tipo, da forma e da qualidade inapropriados das embalagens dos produtos nacionais, foram solicitadas algumas modificações que, dentro da disponibilidade, foram atendidas, como açúcar e sal em sacos de 20 quilos, contendo 4 outros sacos de 5 quilos; café e banha em caixas de 20 quilos, contendo 4 latas de 5 quilos; mate e macarrão em caixas de 20 quilos, contendo 4 pacotes de 5 quilos; e arroz, feijão e farinha de mandioca em sacos de 20 quilos, entre outros.

O retorno

Quando a FEB retornou para o Brasil, o suprimento de alimentação fornecido pelos Estados Unidos foi obviamente suspenso. Porém, surgiu nessa fase um novo impacto para os pracinhas, só que agora na forma inversa, pois os soldados brasileiros haviam se acostumado a receber uma alimentação de boa qualidade, balanceada e confeccionada com bons padrões de higiene e limpeza. Desse modo, não foi de se espantar a indignação causada aos pracinhas, quando voltaram a servir-lhes o velho jabá malcheiroso e o feijão bichado.

A participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial influenciou profundamente a doutrina do Exército e teve grandes consequências para a evolução do pensamento militar. Quanto à alimentação, as dificuldades iniciais enfrentadas pelas tropas brasileiras, posteriormente superadas, fizeram com que o sistema de refeições empregado pela FEB fosse implementado em todo o Exército brasileiro após a guerra.

10

Olho nele! A 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação na Campanha da Itália (1944-1945)

Fábio Seccioso Araújo

A Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO) foi uma unidade criada com o objetivo de auxiliar a Artilharia da FEB por meio da observação do território inimigo, empregando aeronaves de pequeno porte. Como a organização da FEB foi baseada em uma divisão de infantaria do Exército dos Estados Unidos, a 1ª ELO empregou o mesmo número de aeronaves utilizadas pela aviação orgânica existente nessas unidades. Entretanto, como se poderá perceber no decorrer deste artigo, a esquadrilha brasileira possuía particularidades próprias.

A bibliografia referente à 1ª ELO é escassa. Até mesmo os órgãos ligados à FAB publicaram pouca coisa sobre ela. Possivelmente isso se deve a três fatores: o efetivo reduzido da unidade – o que leva à menor possibilidade da publicação de memórias –, a sua própria peculiaridade de ter sido subordinada à Artilharia Divisionária, e por ela ser constituída de aviões leves e desarmados. Esses dois últimos fatores podem levar à

impressão de que a 1ª ELO foi uma unidade secundária e destituída de importância para a condução das operações. Esse trabalho visa justamente desconstruir tal percepção.

Sendo assim, tivemos de priorizar a obtenção de fontes primárias suficientes que nos permitissem realizar um estudo sobre a unidade. A maior parte delas encontra-se no Arquivo Histórico do Exército. Graças a esse arquivo, é possível traçar um panorama sobre as operações propriamente ditas. Já sobre o processo de criação e seleção do pessoal da 1ª ELO, recorreremos principalmente aos arquivos da FAB e aos jornais existentes na Biblioteca Nacional.

Também recorreremos às memórias. Nos volumes da *História oral do Exército na Segunda Guerra Mundial*,¹ podemos encontrar diversos depoimentos de observadores do Exército que fizeram parte da unidade. Tais depoimentos nos fornecem dados que não conseguimos localizar nas fontes produzidas pela FEB. Ali aparecem informações sobre seleção, treinamento e operações de guerra.

Não poderíamos deixar de citar os *Field Manuals* do Exército dos Estados Unidos da América. Esses manuais nos mostram, em grande parte, a doutrina e a organização adotadas pela FEB, pois, desde sua formação, foi decidido seguir os procedimentos empregados por aquele país. Como a 1ª ELO ficou subordinada à divisão brasileira, eles tornam-se, portanto, fundamentais para entender nosso objeto de estudo.

A primeira referência que encontramos sobre a formação da 1ª ELO consta no “Plano inicial para a participação da FAB na FEB”. Esse documento, formulado pela Comissão Mista Militar Brasil-Estados Unidos, apresenta o planejamento para a constituição de unidades que deveriam ser empregadas no teatro de operações no qual a FEB deveria atuar. Das unidades inicialmente previstas, só foram enviados o 1º Grupo de Aviação de Caça, e:

os 10 aviões de ligação, anexos aos Comandos dos Grupos de Artilharia da D.I. necessitarão de 10 pilotos (sargentos) e 15 mecânicos etc., da FAB. Nos Estados Unidos, esses aviões de ligação e respectivo pessoal fazem parte da Artilharia e não das Forças Aéreas, mas no caso brasileiro, e em particular na organização da Força Expedicionária Brasileira, julga-se que o referido pessoal deve ser fornecido pela FAB.²

Tal quantidade de aeronaves está de acordo com o definido para a aviação orgânica em uma divisão de infantaria do Exército norte-americano. Foram designados 2 aviões para cada um dos 4 Grupos de Artilharia e mais 2 para a Bateria de Comando.³

Com relação à proposta de os pilotos serem provenientes da Força Aérea Brasileira, isso se deve a uma particularidade brasileira. Até 1941, a Marinha do Brasil e o Exército brasileiro possuíam sua aviação própria. Com a criação do Ministério da Aeronáutica nesse ano, as duas outras forças deixaram de ter seus meios aéreos porque estes foram incorporados à FAB. Com efeito, os aviões e o pessoal deveriam ser provenientes dela. Sobre a graduação dos pilotos, esse assunto será tratado mais adiante.

Apesar de estar prevista desde 1943, a 1ª ELO foi criada apenas em julho de 1944 a partir do Aviso nº 57 do Ministério da Aeronáutica nos seguintes termos:

Fica criada a 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª Esqd. L.O.) com o efetivo e material constantes dos quadros anexos.

A referida Esquadrilha ficará subordinada à 1ª Divisão de Infantaria da Força Expedicionária Brasileira, devendo partir para o exterior quando for fixado.

As Diretorias e Serviços interessados deverão tomar as providências necessárias para a constituição da 1ª Esqd. L.O.⁴

Com efeito, a solução adotada pelas Forças Armadas brasileiras foi diferente da norte-americana, pois o Exército, depois da criação da FAB, em

1941, não mais possuía aviação própria. Decidiu-se então pela criação de uma unidade na qual os pilotos e pessoal de apoio, como os mecânicos, seriam provenientes dos quadros da FAB, com a observação propriamente dita ficando a cargo de oficiais de artilharia, que posteriormente foram designados para servir na unidade. Com relação ao efetivo da FAB, foram designados para pilotar as aeronaves seis oficiais e seis terceiros-sargentos, e o comando ficou a cargo de um capitão aviador.

O caso dos sargentos aviadores chama a atenção por causa da própria organização do quadro de pilotos adotado pela FAB quando foi criada em 1941. A origem da ideia de empregar sargentos na esquadrilha parece estar em uma tentativa de adequação ao que era empregado pelo Exército estadunidense. Contudo, segundo Brown, apenas no início sargentos foram qualificados como pilotos. Essa modificação se deve à percepção das responsabilidades que tal tipo de atividade requeria.⁵

Todavia, o que causa mais estranheza é que a graduação desses pilotos não se adequa ao previsto para o Ministério da Aeronáutica. Diferentemente do Exército, que durante a existência de sua aviação própria formava turmas de sargentos pilotos, na FAB somente oficiais poderiam ingressar no quadro de aviadores. Segundo a *História geral da Aeronáutica brasileira*, em seu terceiro volume,⁶ esses pilotos da 1ª ELO seriam justamente provenientes desse quadro do Exército que estaria em extinção na nova organização.⁷ A justificativa adotada pela obra é que a seleção dos pilotos atendeu a dois critérios: o voluntariado e que parte dos pilotos deveria ter tido algum tipo de experiência de colaboração com o Exército. O segundo critério seria atendido justamente por sargentos aviadores.

Infelizmente não encontramos nenhuma fonte relacionada aos critérios de seleção dos pilotos. Não obstante, o que a pesquisa mostrou é que a justificativa está equivocada. Dos cinco sargentos aviadores que efetivamente fizeram parte da unidade – Cornélio Lopes Cançado, Chafik

Bitar, Francis Forsyth Fleming, Joel Clapp e José Winter Santos –, somente o primeiro era oriundo dos quadros do Exército e, mesmo assim, sua formação como piloto se dera em aeroclube no ano de 1942.⁸

Os outros eram todos civis até o advento da entrada do Brasil na guerra. Sabemos disso basicamente por três fontes: boletins do Ministério da Aeronáutica, jornais e uma entrevista concedida por Joel Clapp à *Revista da Aeronáutica*.⁹ O *Correio da Manhã* de 22 de junho de 1944 informa que pilotos civis, entre eles Bittar e Fleming, deveriam comparecer ao Ministério da Aeronáutica até o dia 25 de junho – uma indicação de que pelo menos o pessoal que viria a servir na 1ª ELO já estava em fase de escolha antes mesmo da sua criação em 20 de julho.¹⁰ Nos boletins do ministério também aparece o nome de Winter Santos.¹¹ Por último, Joel Clapp, durante a entrevista já citada, afirma que decidiu se voluntariar para a unidade após ler um chamado público em um jornal.¹² Infelizmente não conseguimos localizar tal chamado em meio ao material pesquisado no acervo da Biblioteca Nacional.

Fica claro, portanto, que esses sargentos não pertenceram ao Exército. Nossa hipótese é de que, além do voluntariado, um dos critérios de escolha para o pessoal que pilotaria os aviões seria a exigência de experiência em aeronave semelhante à que seria usada na Itália. Podemos afirmar isso devido ao fato de que a aviação orgânica era equipada com monomotores produzidos por duas indústrias aeronáuticas: a Piper fabricava o L-4, e a Stimson o L-5. O primeiro deles era a versão civil do J-3, conhecido como Cub. Este avião serviu de modelo para fábricas brasileiras de aeronaves da década de 1940, que iriam se beneficiar da campanha “Deem asas ao Brasil”, fornecendo os meios para os aeroclubes brasileiros terem a capacidade de formar pilotos sob o incentivo direto do governo Vargas. Exemplos que podemos dar são os de Clapp e Cançado. O primeiro afirma que era instrutor na escola que existia no Yacht Clube do Rio de Janeiro. Já

quanto ao segundo, em seu pedido de concessão de licença, consta que ele possuía experiência no próprio J-3.

O último aspecto que gostaríamos de citar sobre esses pilotos é que a Panair do Brasil pediu a desconvoação de dois deles, Fleming e Chafic Bittar.¹³ Não sabemos se esse pedido partiu dos dois homens – seria uma indicação de que o voluntariado não seria um dos critérios para a escolha dos pilotos – ou da própria companhia. Mesmo assim, é um dos indícios de resistência da sociedade à convocação em 1944.

Sobre os oficiais, podemos afirmar que somente dois, o então capitão aviador João Afonso Fabrício Belloc e o tenente João Torres Leite Soares, eram provenientes da ativa da Força Aérea – o primeiro foi designado comandante da unidade. Já os outros, Roberto Paulo Paranhos Paulo Taborda, Arnaldo Vissoto, Carlos Alberto Koltz e Darcy Pinto da Rocha Campos, eram todos formados pelo CPORAer (Centro de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica).¹⁴

Sobre os observadores do Exército, não chegamos a realizar uma pesquisa mais aprofundada da origem deles. Devido à natureza mista da unidade, o subcomandante era o capitão de artilharia Adhemar Gutierrez Ferreira. Todos os outros dez eram tenentes da mesma Arma, dos quais cinco deixaram depoimentos para o projeto de história oral do Exército, o que nos ajuda sobremaneira a entender alguns aspectos da unidade.

Dois desses depoimentos, o de Iônio Portela Ferreira Alves e Mário Dias, não dão a indicação de que se abriu um voluntariado dentro dos grupos de artilharia para o ingresso na função de observador aéreo. Foram designados dois deles de cada grupo, o que corresponde a dotação de dois aviões de observação para cada grupo de artilharia. Foi interessante notar que ambos foram avisados acerca da grande possibilidade de serem abatidos. Para Mário Dias, o chefe do Estado-Maior da Artilharia Divisionária informou que a vida média de um observador aéreo em

combate era de apenas 20 minutos. Esse mesmo oficial afirmou para Iônio Ferreira Alves que seria abatido até o terceiro voo. Esses dois oficiais ainda relatam ter ouvido que suas designações eram ideais devido ao fato de que, por terem a patente mais baixa entre a oficialidade, suas mortes não custariam muito aos cofres públicos.¹⁵

Não sabemos o porquê dessas informações passadas pelo chefe do Estado-Maior da Artilharia. Seguramente não é a melhor maneira de incentivar homens para uma nova função. O que podemos afirmar é que, em 1944, ele estava no mínimo mal informado. A aviação orgânica estava em operação desde os desembarques no norte da África, e os receios acerca das baixas mostraram-se infundados, pois as perdas não chegavam a esses índices apontados.¹⁶ Além disso, caso essa estatística apresentada fosse verdade, a observação aérea de artilharia seria inviável devido aos altos índices de perdas.

Ainda sobre o aviso de criação da 1ª ELO, gostaríamos de lembrar que, como só foi publicado no dia 20 de julho de 1944, o primeiro escalão da FEB acabou não possuindo aviação orgânica própria – segundo um recorte de jornal que localizamos junto ao arquivo do Museu Aeroespacial (Musal),¹⁷ a artilharia que compunha o 1º escalão foi auxiliada pela aviação de observação estadunidense. Com efeito, por causa da procrastinação do comando do Ministério da Aeronáutica, as operações da 1ª ELO começaram somente em novembro de 1944, ou seja, seu batismo de fogo, como se verá adiante, se deu sob as piores condições atmosféricas possíveis devido ao rigoroso inverno europeu.

Escolhido o pessoal que comporia a unidade, foi iniciado seu treinamento. Pela data de sua criação, não é muito difícil chegar à conclusão de que nem pilotos nem artilheiros foram enviados aos Estados Unidos para treinamento. A formação dos integrantes da aviação de observação naquele país se dava em duas etapas. A primeira consistia em treinamento básico de

voo a cargo da Força Aérea do Exército (USAAF). Já a segunda era realizada em Fort Sill e consistia em duzentas horas de instrução no solo e mais treinamento em voo.¹⁸ Quanto ao aprendizado da doutrina adotada, acreditamos que foi utilizada a Circular de Instrução chamada Observação Aérea de Artilharia de Campanha. Esse documento nada mais é do que a tradução de emergência da *Training Circular nº 24: Organic Field Artillery Air Observation*.¹⁹ Nele encontramos todo o material que a aviação deveria ter e sua organização, assim como a forma que deveria ser empregada a aviação de observação aérea.

A capacitação do pessoal da 1ª ELO consistiu em um curso realizado na Escola de Aeronáutica dos Afonsos, com algum treinamento de voo. Não conseguimos localizar o programa de instrução completo, mas, por meio da bibliografia e, principalmente, dos depoimentos dos observadores, podemos ter uma visão geral de treinamento realizado. Aparentemente, ele se resumiu em voos em aeronaves Fairchild PT-19. O relatório da ELO, redigido por Belloc, afirma que “a inadaptabilidade do aparelho de rádio no avião Fairchild impediu que esses voos tivessem maior rendimento e eficiência”.²⁰ Fica evidente que esta última restrição praticamente inviabilizou a coordenação entre a Artilharia Divisionária e os aviões, pois esta só poderia ser feita por meio de painéis.

Segundo Iônio Portela Ferreira Alves,

o curso no início, ainda me lembro, foi uma loucura. No primeiro voo, os pilotos faziam todo tipo de manobras e acrobacias. Um dos observadores passou mal e, ao jogar “cargas ao mar”, o fez para fora do avião voltando tudo em cima dele. O correto, nesses casos, é para dentro da aeronave.

Soubemos mais tarde que o cel. Ribas dera ordens no sentido de rigorosidade nos treinamentos. Como era exigido, o ideal seria desligar o oficial inapto aqui no Brasil e não no teatro de operações. Após esse começo, o treinamento desenvolveu-se de maneira normal e visava

adaptar-nos à observação detalhada do terreno através do voo, isto é, daquela altura. Esses exercícios foram fundamentais para a aclimação dos observadores aéreos aos aviões e para irem se acostumando com a procura dos objetivos. No entanto, nenhum exercício de observação aérea foi realizado, porque Gericinó não se prestava, como terreno, com o que iríamos defrontar na guerra. Nos dias em que não havia instrução de voo, permanecíamos exercendo a função de subalternos das Baterias de Tiro. Dessa forma, participamos ativamente de todos os exercícios preparatórios para a guerra do I Grupo.²¹

Pelo depoimento, podemos perceber que a instrução foi limitada. Apesar de o observador afirmar que Gericinó – o campo de treinamento utilizado pelo Exército – não era o ideal, acreditamos que a realização de uma efetiva coordenação entre avião e artilharia teria sido útil para a sua preparação. Causa estranheza o fato de não ter sido disponibilizada nenhuma aeronave com rádio para o adestramento de uma unidade que efetivamente viria entrar em combate. O Campo dos Afonsos era uma das principais bases aéreas brasileiras, e é difícil supor que não houvesse lá uma só aeronave que possuísse o equipamento.

Outro observador, Mário Dias, ainda tentou realizar uma regulação de tiro com rádio por meio do seguinte artifício:

Querendo fazer um exercício de regulação de tiro de artilharia, mas não podendo utilizar os aviões da FAB, porque eram todos de asa baixa, o que tira a visibilidade, fui ao Iate Clube Fluminense e solicitei o apoio de dois companheiros. Eles aceitaram, instalamos os rádios e fomos para Gericinó. Quando lá chegamos, mostrei a linha de fogo da bateria e o alvo, uma pedra branca lá longe, a célebre pedra do sinal. Na hora em que a linha de fogo comandou fogo, os canhões atiraram, e o civil, coitado, não conhecendo nada, e com medo de que o tiro pegasse o avião, fez uma curva para a esquerda violentamente e fugiu. Esse foi o preparativo da regulação de tiro que não houve jeito de ser feita, pois não manteve o voo sobre a bateria. Em suma, não tivemos um bom treinamento de observação aérea.²²

Fica claro que um treinamento mais efetivo poderia ter sido feito. A adaptação que Mário Dias fez no avião é semelhante à adotada nos L-4 que

viriam a operar em combate. Não sabemos se Mário Dias levou a ideia ao comandante da esquadrilha. No entanto, sua iniciativa mostra que teria sido possível a realização de um adestramento que pudesse proporcionar o mínimo das condições reais que a 1ª ELO encontraria na Itália.

Após a preparação, o efetivo passou a aguardar o embarque para a Itália. A unidade embarcou no terceiro escalão da FEB,²³ que, após chegar ao porto de Nápoles, foi despachado em Embarcações de Assalto de Infantaria (Landing Craft Infantry [LCI]) com destino a Livorno. Este último trecho se deu sobre um mar revolto. É recorrente nas memórias a referência aos enjoos sofridos devido ao balanço dos LCI. Cabe ressaltar que tais embarcações, por serem apropriadas ao desembarque de tropas em operações anfíbias, possuíam cala, o que fazia com que elas fossem mais suscetíveis às ondas do que outros tipos de embarcação.

Segundo relatório da ELO, até a chegada à Itália ainda não havia sido decidido se a unidade seria desmembrada – os aviões e tripulações seriam divididos entre os quatro grupos de artilharia e a bateria de comando – ou operaria independentemente. Foi só em 12 de novembro de 1944 que o comandante da Artilharia Divisionária decidiu pela última opção.²⁴

O primeiro estacionamento da unidade foi no hipódromo de San Rossore. Lá foi recebido todo o material de voo, inclusive os aviões, modelo L-4 H.²⁵ As aeronaves, além de todo o material de manutenção e voo, foram fornecidas pelo Air Force General Depot nº 3. Pudemos verificar que o custo total dos dez aviões foi de US\$ 7.213,33 da época.²⁶ Tais aeronaves foram entregues encaixotadas, tendo havido, portanto, a necessidade de montá-las, tarefa realizada pelos próprios mecânicos da 1ª ELO.

Os preparativos foram finalizados em outra base, Pistoia, para onde foi a esquadrilha em 13 de novembro.²⁷ Durante a fase de preparação, Belloc recebeu um elogio no Boletim Interno nº 118 da Artilharia Divisionária.

Nesse elogio, consta a seguinte observação: “[...] por sua inteligência e atividade pôde, superando as dificuldades e ausência de instruções precisas, reunir os pilotos e prepará-los para as missões”.²⁸ Elogios em boletins são relativamente comuns. Nesse mesmo documento, encontramos citações a diversos oficiais. Contudo, o mais interessante não é o fato de Belloc ter sido elogiado pelo comandante da Artilharia Divisionária, já que não foi a única vez que aconteceu com ele durante a campanha, mas, sim, a referência à falta de instruções que ele teria enfrentado para a preparação da unidade.

Ainda sobre as dificuldades ocorridas durante essa fase de preparação da unidade, o veterano Iônio Portela Ferreira Alves afirma que:



Figura 10.1

Piper L-4 da 1ª ELO durante voo de observação sobre os Montes Apeninos.

Fonte: Arquivo Histórico do Exército

Ainda sobre o apoio, devo ressaltar que na 1ª ELO não tínhamos assistência de saúde ou religiosa. Não tínhamos igualmente Boletim de Manutenção (de viaturas). Ao ser organizada a

ELO, foi pensado em tudo no que diz respeito ao avião. Esqueceram-se de viaturas, isto é, motoristas, mecânicos etc. A solução foi pedir aos Grupos de Artilharia pessoal especializado. Cada grupo A e AD enviaram-nos dois soldados. Finalmente, recebemos dez soldados. E, óbvio, não nos mandaram o que desejamos, e foi um osso duro de roer transformar aqueles homens bons em manutenção.²⁹

A crítica de Ferreira Alves fica mais ressaltada quando lembramos que a dotação de material e pessoal para o funcionamento da aviação de observação estava prevista na tradução de emergência que citamos acima. Com efeito, percebe-se uma lacuna no planejamento e na execução do mesmo durante o preparo para a entrada em operações da unidade.

O início efetivo das operações só aconteceu a partir de 21 de novembro de 1944.³⁰ As primeiras missões tinham por objetivo o reconhecimento da área de operações. Entretanto, antes mesmo de elas terem se iniciado, aconteceu um episódio com um dos observadores, Elber de Mello Henriques, que elucida bem o que a falta de preparação e conhecimento das potencialidades de um determinado meio pode provocar. Esse observador realizara uma missão não oficial de observação em fins de outubro de 1944. Encontramos três versões dessa missão, todas dadas pelo próprio observador. A primeira consta na obra de sua própria autoria e não fornece maiores detalhes, exceto sobre a área sobrevoada. Ele também afirma que obteve sucesso com a mesma.³¹ As outras duas versões, apesar de apresentarem diferenças relativas a quem autorizara a missão ou mesmo a ideia original desta, possuem basicamente os mesmos dados fundamentais.³²

A missão consistiu em um voo de observação em avião do Exército dos Estados Unidos da América, pilotado por um aviador também estadunidense. Durante o voo, foi localizada uma movimentação de tropas inimigas nas imediações de Castelnuovo di Garfagna, que se preparavam para atacar a posição do 6º Regimento de Infantaria. Henriques solicitou ao piloto que retornasse, pois tinha o intuito de reportar o que tinha visto aos superiores. Porém, foi ignorado. Segundo ele, “o comandante do grupo, coronel Geraldo

Da Caminho, não me deu crédito e não transmitiu ao escalão superior a minha informação, certamente por falta de confiança”.³³

O efeito dessa atitude foi que a tropa brasileira perdeu a posição após um ataque realizado pelas mesmas tropas localizadas – alguns dos pelotões envolvidos, como o comandado pelo tenente José Gonçalves, resistiram até o quase completo esgotamento das munições. Esse foi o primeiro revés da FEB. Não podemos afirmar que ele não teria ocorrido se a informação tivesse sido passada corretamente. Atribuir um único fator para a ocorrência de um retraimento é cair em reducionismo. No entanto, acreditamos que essa negligência tenha sido um dos fatores contribuintes para o mesmo.

Em seu depoimento para Rui Moreira Lima, Henriques ameniza a situação alegando a inexperiência da FEB naquele momento da campanha. Afirma também que o “maior mestre é o combate”.³⁴ Porém, não podemos deixar de remeter a dois fatores que podem ter influenciado a percepção de que um avião de observação, por operar em terceira dimensão, é capaz de ser um eficiente meio de fornecer inteligência em tempo real ao comando. O primeiro está relacionado ao aparente não aproveitamento das lições aprendidas pelo Exército brasileiro em campanhas anteriores. Estamos aqui nos remetendo à observação de tiro de artilharia que as tropas legalistas realizaram durante a Revolução Constitucionalista de 1932.³⁵ Um estudo mais apurado das lições daquela operação poderia mostrar aos comandantes as potencialidades do meio aéreo. Dessa forma, eles estariam mais aptos a tomar as decisões corretas quando as informações chegassem a eles.

Podemos aventar a hipótese de que a experiência de 1932 não foi difundida dentro do Exército por meio de duas fontes: o relatório da 1ª Seção da Artilharia Divisionária e o elogio que Mascarenhas de Moraes faz ao 1ª ELO ao fim da campanha. No relatório, encontramos a seguinte afirmação sobre a 1ª ELO: “É uma das inovações americanas de grandes

resultados práticos”.³⁶ Já o elogio do comandante da FEB foi bem mais incisivo. Segundo Mascarenhas de Moraes:

A rapidez e o desenvolvimento dos engenhos da guerra moderna exigiram da Artilharia a arma do projétil, meios próprios que se sobrepusessem ao terreno e ao clima e que orientassem, com segurança, precisão e oportunidade, os seus tiros através das linhas inimigas. E foi no modesto e frágil avião de turismo, transformado em olhos perscrutadores e audazes, que se encontrou a solução de tão magnífico problema, pois seu emprego estava sujeito a várias exigências técnicas, como a pouca velocidade, fácil manobra no campo e estabilidade no ar. Nasceu, assim, esse órgão novo e eficiente, entre nós batizado por Esquadrilha de Ligação e Observação e elemento integrante da Artilharia Divisionária.³⁷

Como se pode ver, o comandante da FEB aponta a observação aérea de artilharia como algo novo dentro do Exército brasileiro. Mas sabemos que ela foi aplicada em 1932 com eficiência, e a aeronave utilizada tinha características semelhantes ao L-4 H – era lenta, manobrável e foi concebida inicialmente como um avião de turismo e treinamento. Dessa forma, pode-se perceber que a experiência e suas consequentes lições adquiridas anteriormente não foram aproveitadas pelo Exército. Isso poderia ter levado a uma compreensão mais apurada e imediata das potencialidades da aviação de observação.

Como citamos, as missões começaram em novembro de 1944, ou seja, próximas do inverno europeu. Durante essa estação, a unidade encontrou grandes dificuldades para cumprir as missões que lhe foram atribuídas. Ela, por exemplo, não pôde fornecer informações em tempo real para a artilharia durante as tentativas fracassadas de tomar Monte Castelo. Houve apenas um voo de 35 minutos no dia 24 de novembro, a primeira das que se revelaram um insucesso. Sabemos disso a partir da análise do registro de voo da 1ª ELO e pelos depoimentos dos observadores Elber de Mello Henriques³⁸ e Mário Dias.³⁹

Além do problema do teto baixo⁴⁰ e da pequena visibilidade, o acúmulo de neve na pista, a temperatura baixa e os ventos fortes restringiam a

possibilidade de se realizarem as missões. Os dois primeiros fatores não necessitam de muitas explicações, pois sem teto e visibilidade fica impossível qualquer observação do terreno, mesmo se a aeronave tivesse a capacidade de voar por instrumentos, o que não era o caso do L-4.

No caso do acúmulo de neve na pista, foi improvisado um limpador de neve com o intuito de permitir a decolagem da aeronave. Segundo Fausto Vasques Villanova, “consistia em um tronco de pinheiro, da largura da pista, preso nas duas pontas por um cabo de aço na grade do jipe e arrastado para lá e para cá, até tirar toda a neve da pista, possibilitando a aterragem dos aviões”.⁴¹ O acúmulo de neve durante a noite também poderia danificar os aviões devido ao peso sobre as asas e superfícies móveis. Para evitar danos, a aeronave devia ser cuidadosamente amarrada ao solo com o auxílio de estacas. Essa amarração também evitava possíveis avarias que poderiam ser causadas por ventos fortes durante essa época do ano.

Já no caso das baixas temperaturas, as dificuldades encontradas se davam basicamente por dois motivos: limitação dos L-4 H e o frio enfrentado pelas tripulações. A limitação dos L-4 H ocorria por causa do acúmulo de gelo no difusor do carburador. Cabe aqui uma explicação mais técnica. A entrada de ar do carburador de um motor de explosão interna é um tubo de Venturi. Seu objetivo é acelerar o ar para que seja possível a vaporização da gasolina e sua consequente mistura com ar. Essa aceleração provoca a diminuição da temperatura do ar. Dessa forma, se este estiver muito úmido, é capaz de ocasionar a ocorrência do acúmulo de gelo. Tal fenômeno restringe a entrada do carburador e pode provocar a parada do motor.

Belloc, em seu relatório da ELO, advertiu o comando da artilharia sobre essa ocorrência nos seguintes termos:

Na estação atual, em que as condições atmosféricas facilitam a formação de gelo no cone do difusor do carburador, não obstante estar

ligado totalmente o aquecimento, acontece muitas vezes parar o motor em pleno voo, em razão daquela anomalia; tal pane naturalmente põe em perigo não só a vida dos tripulantes, como também a existência dos aviões. Em tais condições, uma aterragem feita não oferece absolutamente segurança alguma, de nada valendo a habilidade do piloto, ficando o mesmo apenas dependendo do fator sorte.

Esse comando é de parecer que a origem da pane reside na insuficiência de aquecimento no carburador ou na inadaptabilidade de um avião de turismo, por isso mesmo frágil e impraticável na inclemências das condições atmosféricas em que é utilizado.⁴²

Bellocc ainda cita que tentou o expediente de tampar as entradas de ar do motor sem obter sucesso. Os depoimentos apontam que a única forma de resolver o problema era deixar o avião planar na esperança de que, em altitudes menos elevadas, e conseqüentemente menos frias, o motor voltasse a funcionar.⁴³ Contudo, nem sempre surtia o efeito desejado e alguns acidentes ocorreram, sendo que um dos aparelhos não pôde ser recuperado.⁴⁴ Não sabemos, porém, o número exato de acidentes provocados pela parada de motor devido ao acúmulo de gelo, pois, mesmo fazendo o cruzamento das diversas fontes, não pudemos elencar dados suficientes que nos fornecessem uma estatística confiável acerca dos acidentes sofridos pela unidade.

Localizamos um desses acidentes, cujo capitão Gutierrez era o observador, no diário do S-3 da Artilharia Divisionária.⁴⁵ Sobre o dia 29 de janeiro de 1945, existe a seguinte anotação: “Gutierrez comunicando que caiu com o avião que parou o motor. Que regulou com o III G sobre o depósito de 64-24. Que levantou de novo, mas que o avião não atingiu a temperatura e teve de descer”.⁴⁶ O que mais chama a atenção nesse episódio é que, mesmo após ter realizado uma missão de observação de tiro de artilharia pelo III Grupo e sofrido uma pane no motor devido ao frio, a tripulação ainda tentou realizar uma nova decolagem. Isso mostra o quanto ela estava imbuída em cumprir as missões.

O frio afetava também as tripulações. Mário Dias afirma que “o maior sacrifício era quando nos chamavam pelo rádio, quando éramos obrigados a pegar o microfone e calcar um botão de comunicação com a parte da mão, porque os dedos estavam congelados”.⁴⁷

No último trecho do relatório da ELO que apontamos, vemos que Belloc critica o equipamento utilizado. Outro fator que provavelmente o ajudou a fazer essa crítica era a impossibilidade de se levantar voo em caso de ventos fortes. Isso se devia à performance do L-4 H. A título de exemplo, podemos remeter a um trecho do depoimento de Mário Dias no qual afirma que Belloc chegou a cancelar os voos em função de problemas atmosféricos. Mesmo em face às dificuldades enfrentadas devido às baixas temperaturas, a 1ª ELO mostrou suas potencialidades. Segundo o comandante da FEB:

A esquadrilha de Ligação e Observação da Artilharia Divisionária, superiormente comandada pelo major Francisco Belloc, conseguiu resultados esplêndidos nas operações iniciais no Vale do Reno. Seus aviões foram os únicos olhos que a Divisão Brasileira possuiu durante a estabilização de inverno, capazes de observar o inimigo além da linha Belvedere-Castelo-Soprasasso. Constantemente forçaram o adversário a se manter silencioso e imóvel, com receio do tiro certo de nossa artilharia.⁴⁸

Os riscos enfrentados durante as operações não se resumiram às dificuldades enfrentadas durante o inverno. Apesar de nenhum avião ter sido abatido, a artilharia antiaérea se constituía em um risco constante para a tripulação e a aeronave. Para evitá-la, havia a necessidade de voar fora do alcance das armas.⁴⁹ Para isso, voava-se a não menos que 3 mil metros. Contudo, em certas ocasiões, esse limite não era respeitado. Podemos usar como exemplo a ordem recebida por Elber de Mello Henriques quando estava em ação no último dia da tomada de Monte Castelo:

Nessa ocasião, recebi uma mensagem do general Cordeiro de Farias nos seguintes termos: “A infantaria brasileira está sangrando em Monte Castelo, desçam do limite de segurança e procurem assinalar até morteiros”. O comandante da AD ordenava aos observadores aéreos uma maior fiscalização do campo de batalha. Recebi essa mensagem em linguagem clara pela

radiofonia e a transmiti a meu piloto, tenente Taborda, que imediatamente baixou para 2 mil metros. A essa altura, os detalhes eram mais bem observados e pude perceber, em Abetaia, fixando bem o binóculo, rápidos e pequenos clarões, cobertos por montes de feno, que protegiam peças de artilharia ou de morteiros alemães. Transmiti as coordenadas do objetivo e quando comecei a “ajustar o tiro” me estouraram cerca de cinquenta explosões de Artilharia Antiaérea alemã, que só por milagre não atingiram o avião, nem a mim, nem ao piloto.⁵⁰

Já Mário Dias afirma justamente o contrário, que o avião deveria voar mais baixo. Ele garante que esse procedimento consta no manual do exército estadunidense.⁵¹ No entanto, após o analisarmos, percebemos que a única recomendação de se evitar o fogo está no sentido de manter a aeronave fora do alcance das armas inimigas.⁵² Sendo assim, voar mais baixo não seria a melhor forma de proceder.

Deve-se levar em consideração também que, ao atirar sobre um avião de observação, a Artilharia Antiaérea corre o risco de ter suas posições assinaladas. É por isso que Oswaldo Mescolin, um dos observadores, afirma que “os aviões da ELO raramente foram alvo da Artilharia Antiaérea alemã, que receava ser identificada ao atirar”.⁵³ Ainda sobre essa questão, Ferreira Alves afirma que:

Os infantess gostavam daqueles aviões em cima dos alemães porque era uma segurança. Nessas ocasiões, o inimigo evitava atirar para não revelar suas posições. Descoberto um alvo compensador, imediatamente a artilharia caía em cima dele. As comunicações eram rápidas. Voávamos diariamente, a não ser em condições meteorológicas adversas.⁵⁴

Um último fato ocorrido no inverno que não poderíamos deixar de citar foi a promoção dos sargentos aviadores a aspirantes. O próprio ministro Salgado Filho promoveu esses homens, por estar na Itália nesse período. A justificativa que encontramos está relacionada à própria forma de operar da esquadrilha, pois, como os observadores estavam subordinados durante as operações de voo aos pilotos, havia o constrangimento causado pelo fato de que alguns eram sargentos.⁵⁵

Com o fim do inverno, a 1ª ELO pôde mostrar todo o potencial em fornecer inteligência em tempo real não só para a Artilharia Divisionária, mas também para a FEB como um todo. Encontramos nos diários de S-2 e S-3 inúmeras referências à atuação da unidade. Foram assinaladas baterias inimigas, concentração de tropas e situação das estradas e pontes. Sobre este último aspecto, devemos ressaltar que essas missões se prestavam a colaborar com o avanço da FEB, em especial durante a ofensiva da primavera.

Entretanto, as posições assinaladas nesses diários não podem ser os únicos dados considerados quando se analisa a atuação da esquadrilha. Belloc, ao comentar sobre as missões de patrulhas, afirma que:

O objetivo desse voos era a procura de movimentos do inimigo, de viaturas ou qualquer outra informação de interesse militar, e bem assim a constante vigilância sobre o inimigo, impedindo seus deslocamentos e dificultando o tiro de suas peças, facilmente identificadas no ar, quando em ação. Era de conhecimento geral, na frente de batalha, que a simples presença de um dos nossos aparelhos reduzia ao silêncio os canhões inimigos.⁵⁶

Com efeito, fica claro que, mesmo não sendo nenhum alvo localizado, a ação do inimigo fica restrita aos movimentos noturnos. A constante presença da aviação impedia qualquer movimentação de tropa ou mesmo o tiro das baterias alemãs, pois correriam o risco de ser imediatamente hostilizadas pela Artilharia Divisionária.

Belloc também cita que tais missões “foram muito eficazes na fase do ataque a Montese quando várias posições de artilharia se deixaram assinalar”.⁵⁷ Contudo, os relatos que levantamos são contraditórios acerca da participação na batalha na qual a FEB teve mais baixas. Elber de Melo Henriques afirma que o tempo impediu os voos da esquadrilha. Segundo o observador, “[...] o céu permaneceu fechado durante dois dias, impedindo que levantássemos voo”.⁵⁸ Já no depoimento de Oswaldo Mescolin, existe a seguinte referência: “Em Montese, devido à neve, demoramos para regular o

tiro e, quando voltamos à região do campo de Suviana, não se via terra, pois havia muitas nuvens baixas”.⁵⁹ A referência à neve causa certa estranheza, pois a ofensiva ocorreu no início da primavera, mas isso não necessariamente invalida a afirmação sobre o voo ter ocorrido sob condições meteorológicas adversas.

A partir do cruzamento dos depoimentos com o registro de voo da esquadrilha, percebemos que realmente aconteceram decolagens – talvez prejudicadas por alguma ocorrência de mau tempo – durante os três dias de combate em torno de Montese, em 14, 15 e 16 de abril de 1945. Para sermos mais exatos, no dia 14 a esquadrilha se pôs ao ar 15 vezes – Elber chegou inclusive a realizar um desses voos –; no dia 15, foram 16 voos; e no dia 16, foram realizadas somente 5 missões.⁶⁰ É provável que o menor número de voos neste último dia tenha sido provocado por condições meteorológicas adversas.

Nossa hipótese sobre a participação nessa batalha está pautada no relato do observador Mário Dias. Segundo ele,

Em Montese não pudemos auxiliar em nada os nossos companheiros infantis. Era um povoado de ruas estreitas e sinuosas. Não havia como identificar a linha de contato, o combate era de pelotão contra pelotão, homem contra homem, e se o avião quisesse fazer alguma coisa não podia. Haveria o risco de comprometer a integridade de nossa gente.⁶¹

Com efeito, acreditamos que a unidade de alguma forma apoiou as tropas brasileiras durante ao ataque à cidade, colaborando com a ação de contrabateria.⁶² As dificuldades de localizar as linhas amigas e inimigas dentro de Montese, em virtude das características inerentes a uma luta urbana, impediram um maior apoio à infantaria.

Essa fase da campanha, compreendida entre o início da primavera e o fim da guerra, possui algumas características que não poderíamos deixar de citar. A primeira se refere aos constantes deslocamentos da unidade com o objetivo de acompanhar o rápido avanço que ocorreu após a ruptura do

dispositivo inimigo durante a ofensiva da primavera. Com efeito, a 1ª ELO passou pelas seguintes cidades italianas durante o ano de 1945: em 19 de março, Porretta Terme; em 27 de abril, Montecchio; em 4 de maio, Piacenza; e em 8 de maio, Portalbera.

A segunda se refere à natureza das missões. Com fins de apoiar o deslocamento da divisão, a 1ª ELO executou missões nas quais informava não só as posições das tropas inimigas, como também a situação do eixo de avanço. O relatório da Artilharia Divisionária afirma o seguinte: “Posteriormente, quando das fases do aproveitamento do êxito e da perseguição, a fraqueza aérea adversária veio a permitir que eles fossem empregados na ‘vigilância do campo de batalha’, executando penetrações profundas, assinalando destruições, movimentos de colunas inimigas etc.”.

Dessa forma, fica claro o apoio dado ao avanço que, como se pode ver, só foi possível devido à virtual inexistência da aviação inimiga na Itália naquele momento.

Uma última ocorrência sobre as operações de guerra propriamente ditas que nos ajudam a perceber o quanto algumas, se não todas, as tripulações da 1ª ELO estavam motivadas são as tentativas de efetivamente “bombardear” o inimigo. Villanova cita que, ainda em novembro de 1944, um dos pilotos da esquadrilha, Darci da Rocha Campos, solicitou que se encontrassem algumas pedras e que estas fossem colocadas em uma caixa. O piloto e o observador decolaram com ela. Depois do voo, Villanova foi informado de que as pedras foram jogadas sobre as posições alemãs. Posteriormente, outro piloto, Joel Clapp, conseguiu algumas caixas de granadas de fuzil em um depósito de munições com o intuito de “bombardear” o inimigo. Obviamente, o efeito de tal ação é mínimo. No entanto, é uma amostragem de como o moral e a tenacidade da unidade eram altos.⁶³

Com o fim das hostilidades, a 1ª ELO passou a “[...] prestar serviços à FEB, realizando voos de ligação e serviço de transporte de correio, entre as

idades de Milão e Alexandria”.⁶⁴ Além disso, com o intuito de não deixar ocioso o pessoal da unidade durante o curto período de ocupação, foi dada instrução de voo aos observadores.

A 1ª ELO acabou sendo extinta ainda na Itália por meio do Boletim da Artilharia Divisionária nº 73-A, de 14 de junho de 1945.⁶⁵ Ao pessoal da FAB, foi ordenado que se apresentassem ao 1º Grupo de Caça em Pisa, e ao do Exército, que voltassem para suas unidades originais para se preparar para o retorno ao Brasil. Isso obviamente causa estranheza devido ao fato de que a unidade não era do Exército, e sim da Força Aérea. Posteriormente, a dissolução da esquadrilha foi confirmada pelo Boletim do Ministério da Aeronáutica nº 10, de outubro de 1945.⁶⁶

Não é difícil perceber que a Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação, apesar do treinamento deficiente e da forma quase improvisada como foi criada, efetivamente colaborou para a eficiência da Artilharia Divisionária. Mesmo durante o inverno, quando as limitações do equipamento se tornaram evidentes, a 1ª ELO pôde manter vigilância sobre o inimigo e forneceu inteligência em tempo real não só para a artilharia, mas também para o comando da FEB como um todo.

Os comandos da FAB e do Exército, todavia, não perceberam a importância da experiência adquirida nos campos de batalha da Itália. Ao extinguirem a 1ª ELO – a unidade só viria a ser recriada em 1955 –, as duas forças não levaram em consideração as questões de preparação das Forças Armadas em tempos de paz.

Tal percepção parece que não ficou restrita aos escalões superiores. O próprio comandante da unidade extinta afirma o seguinte em seu relatório:

A convocação de civis com os conhecimentos adquiridos em aeroclubes e com curso secundário completo preenche perfeitamente as condições do piloto-observador, pois estas missões não requerem conhecimentos especiais; fica restando ao Cmte., oficial de curso, o encargo da sua

orientação e procedimento. Analogamente, também se encontram nos aeroclubes mecânicos em condições de atender a todas as necessidades de uma unidade de observação.⁶⁷

Fica claro que, em 1945, Belloc não considera necessária a existência de uma unidade que auxilie no tiro de artilharia em tempos de paz. Para ele, bastaria agir de forma semelhante à criação da 1ª ELO.⁶⁸

Acreditamos, porém, que essa não é a melhor forma de manter um Exército preparado. Por ocasião da criação da 1ª ELO, a solução encontrada de convocar pilotos com experiência em aeronaves semelhantes foi acertada. Ela pôde abreviar o tempo necessário para o treinamento, além de ter dado mais segurança às operações graças às horas de voo que os pilotos já possuíam. Contudo, ela foi feita numa situação de emergência, em que foi necessário um alto grau de improvisação devido à falta de preparo das Forças Armadas brasileiras.

A própria experiência inicial da 1ª ELO mostra o que o não aproveitamento das lições aprendidas em campo de batalha é capaz de ocasionar. A doutrina se perde com o tempo e pode levar a decisões equivocadas, como no caso que apontamos, quando o 6º RI perdeu sua posição em outubro de 1944. Naquela ocasião, o comando simplesmente ignorou a informação dada pelo observador. Sendo assim, para que as Forças Armadas estejam capacitadas para cumprir sua função constitucional, é necessário um preparo permanente em tempos de paz.

¹ Aricildes de Moraes Motta (Coord.), *História oral do Exército brasileiro*.

² Edison Corrêa e Maiza Salgado, *Salgado Filho: primeiro ministro da Aeronáutica do Brasil*, p.46-148. Essa obra é uma compilação do diário pessoal de Salgado Filho, o ministro da Aeronáutica desse período. Nele podemos encontrar vasta documentação publicada. Segundo Salgado Filho, esse documento teria sido recebido em 9 de setembro de 1943.

³ A quantidade de aviões designados por unidade nós encontramos no memorando publicado em Robert S. Brown, *The Development of Organic Light Aviation in the Army Ground Forces in World War II*, p.117.

⁴ Segecae: Serviço Geral de Correspondência e Arquivo da Aeronáutica, filme, 1833.

- 5 Brown, *The Development of Organic Light Aviation in the Army Ground Forces in World War II*, op. cit., p.48. Infelizmente o autor não informa quando se deu essa modificação. Ele só aponta que a primeira turma treinada pela USAAF em 1942 foi de sargentos.
- 6 Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, *História geral da Aeronáutica brasileira*, v.3, op. cit., p.525.
- 7 A FAB foi criada a partir da união das aviações da Marinha e do Exército. Dessa forma, tanto o equipamento quanto o pessoal foram para ela transferidos.
- 8 Incaer, Boletim do Ministério da Aeronáutica nº 25, de 31 de dezembro de 1942. Cornélio Lopes Cançado ingressou no Exército em 1933 como soldado. Em 1940, recebe a graduação de sargento na especialidade de mecânico de Aeronáutica. Após a guerra, ele continua na FAB vindo a entrar para a reserva em 1959 no posto de tenente-coronel. Sua carreira nas Forças Armadas é particularmente interessante e mereceria um estudo mais aprofundado, pois mostraria alguns mecanismos de ascensão existentes nelas durante as décadas de 1930 e 1940. Esses dados foram extraídos de sua ficha de alteração que está microfilmada na Diretoria de Administração do Pessoal (Dirap) da FAB.
- 9 “Entrevista Joel Clapp”.
- 10 “Notícias do Ministério da Aeronáutica”, *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 22 jun. 1944.
- 11 Incaer, Boletim do Ministério da Aeronáutica nº 4, de 1º de agosto de 1941.
- 12 “Entrevista Joel Clapp”, op. cit.
- 13 Incaer, Boletim do Ministério da Aeronáutica nº 8, de 31 de agosto de 1944.
- 14 Essas informações foram retiradas das fichas de alterações dos oficiais.
- 15 Motta, *História oral do Exército brasileiro*, op. cit., p.228 e 240.
- 16 Irving B. Holley, *Evolution of the Liaison-Type Airplane 1917-1944*, p.111.
- 17 Musal, caixa 94. Esse recorte fazia parte do acervo pessoal de um veterano da 1ª ELO, o soldado Rubens Rossi Machado. É uma matéria de jornal ou revista assinada pelo tenente Taborda. Sabemos que foi realizada durante o início das operações da unidade porque o mesmo comenta estar no teatro de operações há alguns meses.
- 18 Brown, *The Development of Organic Light Aviation in the Army Ground Forces in World War II*, op. cit., p.50.
- 19 AHEx, caixa 14. Diversos documentos e manuais do Exército dos Estados Unidos foram traduzidos em caráter de emergência no Brasil. Daí o nome de “tradução de emergência”.
- 20 AHEx, livro 177, relatório da ELO.
- 21 Motta, *História oral do Exército brasileiro*, op. cit., p.241.
- 22 Ibid., p.228-9.

- 23** Manoel Tomaz Castello Branco, *O Brasil na II Grande Guerra*, p.168.
- 24** AHEx, livro 177, relatório da ELO.
- 25** Ibid.
- 26** AHEx, caixa 105.
- 27** AHEx, livro 177, relatório da ELO. Por haver a necessidade de se manter próxima à linha de frente, a 1ª ELO fez diversos deslocamentos. Com efeito, ela passou a maior parte do inverno, de 7 de dezembro de 1944 a 19 de março de 1945, em Suviana.
- 28** AHEx, caixa 485.
- 29** Motta, *História oral do Exército brasileiro*, op. cit., p.245.
- 30** AHEx, livro 177, relatório da ELO. Outras fontes citam datas diferentes. Adotamos essa pelo fato de o relatório ter sido produzido pelo próprio Belloc. Contudo, o próprio registro de voos, da unidade que localizamos no Museu Aeroespacial, aponta que as missões de observação já vinham acontecendo desde 17 de novembro.
- 31** Elber de Mello Henriques, *A FEB doze anos depois*, p.203-4. Duas considerações devem ser levantadas. A primeira é de que o autor afirma que a ação se dera em setembro. No entanto, pelo cruzamento de informações, como a posição do 6º RI no período, chegamos à conclusão de que, na verdade, acontecera em outubro. A outra se refere à falta de detalhes. Essa obra foi escrita em 1959, quando ele estava no posto de major. Com efeito, acreditamos que o autor evitou ferir suscetibilidades.
- 32** As duas versões citadas podem ser encontradas em: Rui Moreira Lima, *Senta a Pua!*, p.341, e Motta, *História oral do Exército brasileiro*, op. cit., p.145.
- 33** Motta, *História oral do Exército brasileiro*, op. cit., p.145.
- 34** Lima, *Senta a Pua!*, op. cit., p.341.
- 35** Daróz, *Um céu cinzento*, op. cit.
- 36** AHEx, livro 135, relatório da Artilharia Divisionária.
- 37** João Batista Mascarenhas de Moraes, *A FEB pelo seu comandante*, p.321-2.
- 38** Motta, *História oral do Exército brasileiro*, op. cit., p.147.
- 39** Ibid., p.233.
- 40** Em linguagem aeronáutica, teto significa a distância entre o solo e as nuvens.
- 41** Fausto Vasques Villanova, *Com a 1ª ELO na Itália: crônicas*, p.31.
- 42** AHEx, livro 177, relatório da ELO.
- 43** Motta, *História oral do Exército brasileiro*, op. cit., p.151.
- 44** AHEx, livro 177, relatório da ELO.

- 45** Quando se diz S-3, está se referindo ao serviço de operações. Os outros serviços são: S-1, pessoal; S-2, informações; e S-4, logística.
- 46** AHEx, livro 311, diário do S-3.
- 47** Motta, *História oral do Exército brasileiro*, op. cit., p.235.
- 48** Moraes, *A FEB pelo seu comandante*, op. cit., p.121-222.
- 49** Motta, *História oral do Exército brasileiro*, op. cit., p.150.
- 50** Ibid., p.149.
- 51** Ibid., p.233.
- 52** US War Department, *FM 6-150: Organic Field Artillery Air Observation*.
- 53** Motta, *História oral do Exército brasileiro*, op. cit., p.23.
- 54** Ibid., p.244.
- 55** Corrêa e Salgado, *Salgado Filho*, op. cit., p.214.
- 56** AHEx, livro 177, relatório da ELO.
- 57** Ibid.
- 58** Corrêa e Salgado, *Salgado Filho*, op. cit., p.214.
- 59** Ibid., p.23.
- 60** Musal, registro dos voos.
- 61** Corrêa e Salgado, *Salgado Filho*, op. cit., p.243.
- 62** Ação na qual se procura neutralizar as baterias inimigas que estão agindo contra as tropas.
- 63** Villanova, *Com a 1ª ELO na Itália*, op. cit., p.73-4.
- 64** Ibid., p.28.
- 65** AHEx, caixa 485, Grup. Cordeiro de Farias.
- 66** Incaer, Boletim do Ministério da Aeronáutica nº 10, de outubro de 1945.
- 67** AHEx, livro 177, relatório da ELO.
- 68** A crítica feita aqui se refere tão somente à opinião de Belloc acerca da existência da unidade em tempos de paz. Como se pôde perceber durante este capítulo, o comandante da 1ª ELO foi constantemente elogiado. Além disso, são recorrentes as opiniões favoráveis de seus subordinados nos diversos depoimentos analisados.

Referências

- A MARINHA brasileira e a Segunda Guerra Mundial. *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v.12, p.1-272, 1953.
- ALSINA JR., João Paulo Soares. *Rio Branco: grande estratégia e poder naval*. Rio de Janeiro: FGV, 2015.
- ANDRADE, José Goes Xavier de. O espírito da F.E.B. e o espírito de Caxias. In: ARRUDA, Demócrito C. et al. *Depoimentos de Oficiais da Reserva sobre a F.E.B.* Rio de Janeiro: Cobraci Publicações, 1950.
- ANDRADE, Rômulo de Paulo. *A Amazônia vai ressurgir!:* saúde e saneamento na Amazônia no Primeiro Governo Vargas (1930-1945). Rio de Janeiro, 2007. 180f. [Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde)] – Casa de Oswaldo Cruz, Fundação Oswaldo Cruz, 2007.
- ANDRÉ, Antonio. *O Brasil na II Guerra Mundial e as Comunicações da 1ª Divisão de Infantaria da Força Expedicionária Brasileira – 1944/45*. Rio de Janeiro: HP Comunicação, 2007.
- ARAÚJO, Ariadne; NEVES, Marcos Vinicius. *Soldados da borracha: os heróis esquecidos*. Projeto de Wolney Oliveira. Fortaleza: Escrituras Editora e Distribuidora de Livros Ltda., 2015.
- ARGUELHES, Delmo de Oliveira. *Sob o céu das valquírias: as concepções de heroísmo e honra dos pilotos de caça na Grande Guerra (1914-18)*. Curitiba: CRV, 2013.
- ARROQUE, Steafano; GASTAL, Bruno; RONCHI, Bruno; ROSA, Yuri et al. O petróleo e a Primeira Guerra Mundial: consequências operativas e planejamento estratégico. *Revista Perspectiva*, Porto Alegre, v.8, n.14, 2015.
- ASSIS, Ângela Fonseca Souza. A saga dos pescadores do Changri-lá. *Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v.1, n.2, p.87-91, jul./dez. 2005.
- BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

- BARRASS, M. B. A History of RAF Organisation: Aircraft Allocated to Training Units – Pilots. Disponível em: <<http://www.rafweb.org/Members%20Pages/Aircraft%20Serials/Training%20-%20Pilot.htm>>. Acesso em: 20 jul. 2015.
- BARRETO, Lima. *Os bruzundangas*. São Paulo: Brasiliense, 1956.
- BARRETO, Paulo. *Crônicas efêmeras: João do Rio na Revista da Semana*. Pesq. e apres. Níobe Abreu Peixoto. São Paulo: Ateliê, 2001.
- BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. *A Missão Militar Francesa no Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1983.
- BASTOS, Nilo Charles de Brito. *Sesp/FSESP: evolução histórica, 1942-1991*. Brasília: Fundação Nacional de Saúde, 1996.
- BENCHIMOL, Samuel. *Amazônia um pouco-antes e além-depois*. Manaus: Coleção Amazoniana/Umberto Calderaro, 1977.
- BENCHIMOL, Samuel. *Romanceiro da batalha da borracha*. Manaus: Imprensa Oficial, 1992.
- BERNARD, Léon. *La Défense de la sante publique pendant la guerre*. Paris: Les Presses Universitaires de France; New Haven: Yale University Press, 1929.
- BETING, Graziella (Org.). *Coleção João do Rio: crônica*. São Paulo: Carambaia, 2015.
- BIOSCA, Fernando Lavaquial. *A Intendência no teatro de operações da Itália*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1950.
- BISHER, Jamie. *The Intelligence War in Latin America, 1914-1922*. Jefferson: Mc Farland & Co., 2016.
- BITTENCOURT, Armando de Senna et al. *Introdução à história marítima brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.
- BONALUME, Ricardo. Alimentação dos soldados do Exército. *Folha de S.Paulo*, 8 set. 2011. Disponível em: <<http://m.folha.uol.com.br/comida/2011/09/963735-saiba-como-e-a-alimentacao-dos-soldados-no-exercito.shtml>>. Acesso em: 21 jan. 2017.
- BONOW, Stefan Chamorro. As listas negras e a Grande Guerra: repercussões sobre capital e trabalho germânicos em Porto Alegre. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v.2, n.4, p.280-304, ago./dez. 2010.
- BOUTHOU, Gaston. *Le Défi de la guerre: 1740-1974, deux siècles de guerres et de révolutions*. Paris: PUF, 1976.
- BOUTHOU, Gaston; CARRÈRE, René. *O desafio da guerra: dois séculos de guerra – 1740-1974*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1979.
- BRAGA, Rubem. *Crônicas da guerra na Itália*. Rio de Janeiro: Record, 1996.
- BRASIL, Marinha do Brasil, Serviço de Documentação da Marinha. *Ataque Antissubmarino*. Rio de Janeiro, 2007. 6 f. (Texto digitado).

BRASIL. C 7-20 - Manual de Campanha Batalhões de Infantaria. Rio de Janeiro: Ministério da Guerra, 1946.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei 1191-A, de 1949, sobre renovação da Marinha de Guerra. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=346B39EFD5DECA7A181C9710A3A2F200.proposicoesWeb1?codteor=1222968&filename=Avulso+-PL+1191/1949>. Acesso em: 6 jan. 2019.

BRASIL. Comissão Nacional da Verdade. *Relatório*, Brasília, v.1, p.540, 2014.

BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. *Informações sobre as perdas humanas na Marinha do Brasil e na Marinha Mercante brasileira durante a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro, 2017. 2f. (texto digitado).

BRASIL. Marinha do Brasil. Serviço de Documentação da Marinha. *Ataque antissubmarino*. Rio de Janeiro, 2007. 6f. (texto digitado).

BRASIL. Ministério da Guerra. C 7-20: Manual de Campanha Batalhões de Infantaria. Rio de Janeiro, 1946.

BRASIL. Ministério da Guerra. Missão medica especial enviada á França em caracter militar – Relatório enviado ao Exmo. Sr. Ministro da Guerra pelo Dr. José Thomaz Nabuco de Gouvêa, chefe da missão em 18 de janeiro de 1919. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro, p.8, 14 mar. 1919.

BRASIL. Ministério da Marinha. Serviço de Documentação Geral da Marinha. *História naval brasileira*. v.5, t.2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

BRASIL. Poder Executivo. Decreto nº 13.092, de 10 de julho de 1918. Crêa uma missão medica especial á França, em caracter militar, e dá outras providencias. *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro, p.6-7, 12 jul. 1918.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914. Estabelece regras geraes de neutralidade do Brasil no caso de guerra entre as Potencias estrangeiras. *Diário Oficial da União*, seção 1, p.9045, 5 ago. 1914. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11037-4-agosto-1914-575458-publicacaooriginal-98652-pe.html>>. Acesso em: 6 out. 2014.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 3.361, de 26 de outubro de 1917. Reconhece e proclama o estado de guerra iniciado pelo Império Allemão contra o Brasil. *Coleção de Leis do Brasil*, Rio de Janeiro, v.1, p.169, 26 out. 1917. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3361-26-outubro-1917-776105-publicacaooriginal-139969-pl.html>>. Acesso em: 19 out. 2014.

BRASIL. Senado Federal. Projeto de Lei 1.191-A, de 1949, sobre renovação da Marinha de Guerra. *Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro, 5 jun. 1951. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=346B39EFD5DECA7>

A181C9710A3A2F200.proposicoesWeb1?codteor=1222968&filename=Avulso+-PL+1191/1949>.
Acesso em: 6 jan. 2019.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. *O Brasil na Segunda Guerra Mundial*. v.1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.

BRITO, Mário da Silva. *História do modernismo brasileiro: antecedentes da Semana de Arte Moderna*. 6.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

BRITO, Mário da Silva. *História do modernismo brasileiro: antecedentes da Semana de Arte Moderna*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

BROWN, Robert S. *The Development of Organic Light Aviation in the Army Ground Forces in World War II*. Leavenworth: US Army Command and General Staff College, 2000.

BRUM, Cristiano Enrique de. *A (des)mobilização de médicos na Grande Guerra: o caso da Missão Médica brasileira na França (1918-1919)*. Porto Alegre, 2018. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2018.

CALAZA, Cláudio Passos. Aviões no Contestado: descortinando um emprego militar inédito. *Revista Brasileira de História Militar*, Rio de Janeiro, v.3, n.8, ago. 2012. Disponível em: <<http://www.historiamilitar.com.br/artigo4RBHM8.pdf>>. Acesso em: 18 jul. 2015.

CAMINHA, Herick Marques. *Dicionário marítimo brasileiro*. 2.ed. rev. atual. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *A bordo do contratorpedeiro Barbacena*. Rio de Janeiro: Catau, 1994.

CAMPOS, André Luiz Vieira. *Políticas internacionais de saúde na era Vargas: o Serviço Especial de Saúde Pública, 1942-1960*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2006.

CARDIM, Carlos Henrique. *A raiz das coisas: Rui Barbosa, o Brasil no mundo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

CAREY, Alan C. Fantasmas galopantes da costa brasileira: operações da Aviação Naval norte-americana no Atlântico Sul durante a Segunda Guerra Mundial. *Revista Força Aérea*, Rio de Janeiro, n.91, p.63-97, dez. 2014.

CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CASTELLO BRANCO, Manoel Thomaz. *O Brasil na II Grande Guerra*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1960.

CAVALCANTI, Pedro. *A presidência de Wenceslau Braz (1914-1918)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1981.

CLAUSEWITZ, Karl von. *Da guerra*. 2.ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 1996.

- COMO foram torpedeados o “Guahyba” e “Acary”. *A Capital*, Manaus, primeira página. 15 dez. 1917.
- CORRÊA DO LAGO, Manoel; BURTON, Victor; PIERRE, Guillaume (Orgs.). *Uma outra missão francesa, 1917-1918: Paul Claudel e Darius Milhaud no Brasil*. Trad. Pedro Fragelli. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson, 2017.
- CORRÊA, Edison; SALGADO, Maiza. *Salgado Filho: primeiro ministro da Aeronáutica do Brasil*. Rio de Janeiro: Adler, 2007.
- CORRÊA, Luiz de Miranda. *A borracha da Amazônia e a II Guerra Mundial*. Manaus: SCA/Edições Governo do Estado, 1987.
- CORREIA, Edson; SALGADO, Mariza. *Salgado Filho: primeiro ministro da Aeronáutica do Brasil*. Rio de Janeiro: Adler, 2007.
- CORSI, Francisco Luiz. *Estado Novo: política externa e projeto nacional*. São Paulo: Editora Unesp/Fapesp, 2000.
- CYTRYNOWICZ, Roney. *Guerra sem guerra*. São Paulo: Geração Editorial/Edusp, 2000.
- DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. *Um céu cinzento: a história da aviação na Revolução de 1932*. Recife: EDUFPE, 2013.
- DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia*. São Paulo: Contexto, 2016.
- DE MARTINI, Fernando. *Monitor Parnaíba, 75 anos: mais que um navio, uma história da Marinha*. Rio de Janeiro: Aeronaval Comunicação, 2013.
- DUAS entrevistas à imprensa do Rio de Janeiro. *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v.5, p.119-34, 1945.
- ENTREVISTA Joel Clapp. *Revista da Aeronáutica*, Rio de Janeiro, n.132, 1982.
- EUA, Departamento de Guerra dos Estados Unidos da América. *TM 10-205 — Mess Management and Training*. Washington: The United States Government Publishing Office, Out. 1944.
- EUA, Departamento de Guerra dos Estados Unidos da América. *TM 10-701 — Technical Manual Range, Field M-1937*. Washington: The United States Government Publishing Office, Dez. 1945.
- FARREL, Santiago. *Tudo que você precisa saber sobre a Primeira Guerra Mundial*. São Paulo: Planeta do Brasil, 2018.
- FONSECA, Cássio. *A economia da borracha: aspectos internacionais e defesa da produção brasileira*. Rio de Janeiro: Ministério da Indústria e do Comércio/Superintendência da Borracha, 1970.
- FRANCE, Anatole. *L'Anneau d'améthyste: histoire contemporaine III*. Paris: Presses Pocket, 1986.
- FRÓES, Gabriel Kopke. O caráter petropolitano. *Jornal de Petrópolis*, 4 mar./8 maio 1958. Disponível em:

<http://ihp.org.br/26072015/lib_ihp/docs/gkf19580315.htm>. <http://iho.org.br/26072015/site/ixgkf.htm>
/ Acesso em: 10 dez. 2017.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi Editora e Gráfica Ltda., 1982.

GARAMBONE, Sidney. *A Primeira Guerra Mundial e a imprensa brasileira*. Apres. Ana Paula Padrão, pref. Francisco Carlos Teixeira da Silva. Rio de Janeiro: Mauad, 2003.

GARLAND, Yvon. *Guerre et économie en Grèce ancienne*. Paris: La Découverte, 1989.

GOMES, Ângela de Castro. *A invenção do trabalhismo*. São Paulo: Vértice; Rio de Janeiro: Iuperj, 1988.

GOUVÊA, José Thomaz Nabuco de. *Dos ferimentos pelas modernas carabinas de guerra*. Rio de Janeiro, 1896. Tese (Doutorado em Medicina) – Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, 1896.

GRASSI, Clarissa; PIOVEZAN, Adriane. Morte e guerra: o mausoléu dos mortos do Brasil na Primeira Guerra Mundial — Cemitério São João Batista (1928). *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, n.8, p.219-36, 2014.

GUILHOBEL, Renato de Almeida. *Memórias*. [s.l., s.n.], 1973.

HASTINGS, Max. *Catástrofe - 1914: a Europa vai à guerra*. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.

HENNINGER, Laurent. La Nouvelle Histoire-Bataille. *Espace Temps*, Paris, n.71-72-73, p.35-46, 1999.

HENRIQUES, Elber de Mello. *A FEB doze anos depois*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1959.

HILTON, Stanley. *Suástica sobre o Brasil: a história da espionagem alemã no Brasil, 1939-1944*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.

HILTON, Stanley. *A guerra secreta de Hitler no Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1983.

HOBBES, Thomas. *Leviatã ou matéria: forma e poder de uma República eclesiástica e civil*. Org. Richard Tuck. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

HOBSBAWM, Eric. *Era dos extremos: o breve século XX (1914-1991)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOCHMAN, Gilberto. *A era do saneamento*. São Paulo: Hucitec, 2006.

HOLLEY, Irving B. *Evolution of the Liaison-Type Airplane 1917-1944*. [S.I.]: AAF Historical Office Headquarters, 1946.

HOWARD, Michael. *The First World War: a Very Short Introduction*. New York: Oxford, 2002.

INCAER. *História geral da Aeronáutica brasileira: dos primórdios até 1920*. v.1. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p.388.

- INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. *História geral da Aeronáutica brasileira*, v.3. Rio de Janeiro: Editoras Reunidas, 1991.
- INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. *História geral da Aeronáutica brasileira*, v.1. Rio de Janeiro: Editoras Reunidas, 1988.
- JACOBSEN, Rafael Bán. Rui Barbosa x Monteiro Lobato: divergências ideológicas de dois gigantes na Primeira Guerra Mundial. *Amálgama*, 17 jun. 2014. Disponível em: <<https://www.revistaamalgama.com.br/06/2014/rui-barbosa-monteiro-lobato-primeira-guerra-mundial/>>. Acesso em: 2 out. 2017.
- KINDELL, Ron. *Royal Navy Hall of Honour World War I, 1914-1918*. Penart: Naval History.net, 2009.
- KROEFF, Mário. *Imagens do meu Rio Grande*. [s.l., s.n.], 1971.
- KROEFF, Mário. Missão Médica Militar em França na Guerra de 1918. *O Hospital*, Rio de Janeiro, v.75, n.2, p.405-23, fev. 1969.
- LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975.
- LENIN, Vladimir Ilich. *O Estado e a revolução*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.
- LIMA, Frederico Alexandre de Oliveira. *Soldados da borracha: das vivências do passado às lutas contemporâneas*. Manaus: Editora Valer/Fapeam, 2014.
- LIMA, Rui Moreira. *Senta a Pua!* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.
- LINHARES, Antônio Pereira. *Aviação naval brasileira 1916-1940*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1971.
- LOPES, Carlos Alves. Cabo Verde na Grande Guerra. *Momentos de História*. Disponível em: <http://www.momentosdehistoria.com/001-grande_guerra/001-01-marinha/001-01-09-marinha_cabo_verde.html>. Texto sem data. Acesso em: 2 out. 2017.
- LOPES, Carlos Alves; SALGADO, Augusto. Cabo Verde e o Brasil durante a Grande Guerra. *Navigators: Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v.13, n.25, p.11-24, 2017.
- LUEBCKE, Frederick. *Germans in Brazil: a Comparative History of Cultural Conflict During World War I*. Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1981.
- LUSTOSA, Isabel. *História dos presidentes: a República no Catete 1897-1960*. Rio de Janeiro: Agir, 2008.
- MACHADO, Paulo Henrique. *Pão, terra e liberdade na Cidade Imperial: a luta antifascista em Petrópolis no ano de 1935*. Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS, 2005.
- MALAN, Alfredo Souto. *Missão Militar Francesa de Instrução junto ao Exército brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1988.

- MARTINELLO, Pedro. *A batalha da borracha na Segunda Guerra Mundial*. Rio Branco: Edufac, 2004.
- MARTINS, Hélio Leôncio; CASTRO, Antônio A. Cardoso de. *Estórias navais brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.
- MARTINS, Hélio Leôncio. *Abrindo estradas no mar: hidrografia da costa brasileira no século XIX*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.
- MARTINS, Hélio Leôncio. Intermezzo norte-americano. In: MARTINS, Hélio Leôncio; CASTRO, Antônio A. *Estórias navais brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1985.
- MARTINS, Hélio Leôncio. A participação da Marinha brasileira na Primeira Grande Guerra. *História naval brasileira*. v.5, t.Ib. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997.
- MATOS, Sérgio Campos. A guerra hispano-americana (1898): repercussões em Portugal. *Estudos em homenagem a João Francisco Marques*. v.2. Porto: Faculdade de Letras do Porto, 2002. p.160.
- MATTOS, Rubem José Rodrigues de. A vida nos caça-ferro durante a II Guerra Mundial. *Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, n.14, p.77-81, jun. 1978.
- MCCANN, Frank D. *Aliança Brasil Estados Unidos: 1937/1945*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.
- McCANN, Frank D. *Soldados da pátria: história do Exército brasileiro (1889-1937)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- McCANN, Frank D. *Aliança Brasil Estados Unidos: 1937/1945*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.
- MENDES, Ubirajara. Soldado com fome não briga. In: ARRUDA, Demócrito C. et al. *Depoimentos de Oficiais da Reserva sobre a FEB*. Rio de Janeiro: Cobraci Publicações, 1950.
- MONTEIRO, Marcelo. *U-93: a entrada do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Porto Alegre: Besouro Box, 2014.
- MONTENEGRO, Benedicto. *Os meus noventa anos*. São Paulo: Edição do Autor, 1978.
- MORAES, João Batista Mascarenhas de. *A FEB pelo seu comandante*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2005.
- MORAIS, Fernando. *Corações sujos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- MOTOYAMA, Shozo (Org.). *Prelúdio para uma História: ciência e tecnologia no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2004.
- MOTTA, Aricildes de Moraes (Coord.). *História oral do Exército brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2001.

- NEELEMAN, Gary; NEELEMAN, Rose. *Soldados da borracha: o exército esquecido que salvou a Segunda Guerra Mundial*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.
- NICOLSON, Harold. *O Tratado de Versalhes: a paz depois da Primeira Guerra Mundial*. São Paulo: Globo, 2014.
- NYE JR., Joseph S. *Soft Power: the Means to Success in World Politics*. New York: PublicAffairs, 2004.
- O TORPEDEAMENTO do “Guahyba” e do “Acary”. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 22 nov. 1917. p.3.
- O’DONNELL, Julia. *De olho na rua: a cidade de João do Rio*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.
- OLIER, François; QUENEC’H DU, Jean-Luc. *Hôpitaux militaires dans la guerre 1914-1918*. v.2. Louviers: Éditions Ysec, 2010.
- OLIVEIRA, Dennison de. *Aliança Brasil-EUA: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Curitiba: Juruá, 2015.
- ORTEGA Y GASSET, José. *A rebelião das massas*. São Paulo: Martins Fontes, 1987.
- PARENTE, Paulo André Leira. Uma nova história militar? Abordagens e campos de investigação. *Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil*, Rio de Janeiro, n.66, p.37-45, 2006.
- PATROCÍNIO, Hamilton José do. In: ANDRÉ, Antonio. *O Brasil na II Guerra Mundial e as Comunicações da 1ª Divisão de Infantaria da Força Expedicionária Brasileira – 1944/45*. Rio de Janeiro: HP Comunicação, 2007.
- PEIXOTO, Níobe Abreu (Org.). *Crônicas efêmeras: João do Rio na Revista da Semana*. São Paulo: Ateliê, 2001.
- PEREIRA, Durval Lourenço. *Operação Brasil: o ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Contexto, 2015.
- PERISSINOTTO, Renato M. *Classes dominantes e hegemonia na República Velha*. Campinas: Unicamp, 1994.
- PINTO, Nélon Prado Alves. *Política da borracha no Brasil: a falência da borracha vegetal*. São Paulo: Hucitec/Conselho Regional de Economia, 1984.
- POPOV, Dusko. *Espião contra espião*. Rio de Janeiro: Record, 1974.
- PRIMARY DOCUMENTS: Alfred von Tirpitz on German Declaration of Naval Blockade of Britain, 4 February 1915. *First World War* (on-line). Disponível em: <http://www.firstworldwar.com/source/tirpitz_ubowar1915.htm>. Acesso em: 18 out. 2014.
- PY, Aurélio da Silva. *A 5ª Coluna no Brasil: a conspiração nazi no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Livraria Globo, 1942.

- QUEIROZ, Tito Henrique Silva. A Guerra dos Corsários: ações navais na costa brasileira durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). *Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil*, v.13, n.25, jun. 2017. Rio de Janeiro, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2017. p.36-49.
- QUEIROZ, Tito Henrique Silva. Guerra e controle da informação: Brasil, 1914-1919. *Comum*, Rio de Janeiro, v.16, n.36, p.79-98, 2014.
- QUEIROZ, Tito Henrique Silva. Guerra e Imprensa: as guerras mundiais e a imprensa brasileira. *Comum*. Rio de Janeiro, v.15, n.34, p.76-89, 2013.
- QUEIROZ, Tito Henrique Silva. Um correspondente de duas guerras mundiais: Raul Brandão e O Correio da Manhã. *Comum*, Rio de Janeiro, v.15, n.34, p.76-89, 2013.
- REMOND, René (Org.). *Por uma história política*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Fundação Getúlio Vargas, 1997.
- REUNIÃO de chanceleres do Rio de Janeiro. *FGV CPDOC*. Disponível em: <<https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/AGuerraNoBrasil/ReuniaoChanceleres>>. Acesso em: 7 dez. 2018.
- RIBEIRO, Leonídio. *De médico a criminalista: depoimentos e reminiscências*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1967.
- RICUPERO, Rubens. *A diplomacia na construção do Brasil: 1750-2016*. Rio de Janeiro: Versal Editores, 2017.
- RIO, João do. Crônica. *A Ilustração Brasileira*, Rio de Janeiro, 16 ago. 1914.
- RIO, João do. *João do Rio: um escritor entre duas cidades*. Rio de Janeiro: IMS, 1992.
- RIO, João do. O imperador louco. *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 7 ago. 1914, p.1.
- RIO, João do. Um escritor entre duas cidades. In: MARTINS, Hélio Leôncio; CASTRO, Antônio A. Cardoso de. *Estórias navais brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1985.
- RIO, João do. *Na Conferência da Paz*. Rio de Janeiro: Villas Boas, 1919.
- RIO, João do. *No tempo de Wenceslau*. Apres. Renato Lessa. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 2015.
- RISCH, Erna. *Quartermaster Corps: Organization, Supply, and Services*. v.1. Washington: Center of Military History United States Army, 1995.
- RODRIGUES, João Carlos. *João do Rio: catálogo bibliográfico*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1994.
- RODRIGUES, João Carlos. *João do Rio: vida, paixão e obra*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

- ROHWER, Jurgen. Operações navais da Alemanha no litoral do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial. *Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, n.18, p.3-38, jan. 1982.
- ROSS, William F.; ROMANUS, Charles F. *The Quartermaster Corps: Operations in the War against Germany*. Washington: Center of Military History United States Army, 1991.
- RUAS SANTOS, Francisco. Víveres e rações na Campanha da Itália. *A Defesa Nacional*. Rio de Janeiro, n.397, ano XXXIV, jun. 1947.
- SÁ, Dominichi Miranda de. A voz do Brasil: Miguel Pereira e o discurso sobre o “imenso hospital”. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.16, supl.1, p. 333-48, jul. 2009.
- SALLES, José. *A Intendência Militar em campanha*. Rio de Janeiro: Ouvidor, 1946.
- SAMANTHA, Heywood; STEEL, Nigel. *The WW1: Centenary Exhibition*. London: Imperial War Museum, 2015.
- SANTOS, Paulo César dos. *Petrópolis: história de uma Cidade Imperial*. Petrópolis: Sermograf, 2001.
- SAVIAN, Elonir José. *Dos Apeninos aos Alpes: a Força Expedicionária Brasileira e o XV Grupo de Exércitos na Campanha da Itália*. Resende: Edição do Autor, 2016.
- SECRETO, María Verónica. *Soldados da borracha: trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no governo Vargas*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2007.
- SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. *O Brasil de Getúlio Vargas e a formação dos blocos: 1930-1942 – o processo do envolvimento brasileiro na II Guerra Mundial*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1985.
- SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e a criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- SHORES, Christopher. *Finnish Air Force, 1918-1968*. Berkshire: Osprey Publishing, 1969.
- SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. A Batalha do Atlântico: a luta pelo domínio dos mares durante a Segunda Guerra Mundial. In: VIDIGAL, Armando A. F.; ALMEIDA, Francisco E. Alves de (Orgs.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2008. cap. 12, p. 383-413.
- SILVA, Hélio. *Os presidentes: Venceslau Brás*. São Paulo: Três, 1983/1984.
- SKIDMORE, Thomas E. *Preto no branco: raça e nacionalidade no pensamento brasileiro*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.
- SODRÉ, Nelson Werneck. *A História Militar do Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.
- SOUZA, César Augusto Nicodemus de. A participação do Brasil na Primeira Guerra Mundial. *Revista da Cultura*, Rio de Janeiro, ano XIII, n.24, dez. 2014.

- SUPPO, Hugo Rogélio. Le Enjeux français au Brésil pendant l'entre-deux-guerres: la mission militaire (1919-1940). Dossier: Missions et attachés militaires. Defense et Front populaire. *Guerres mondiales et conflits contemporains*. Paris, v.215, p.3-24, 2004.
- TRESPACH, Rodrigo. *Histórias não (ou mal) contadas: Segunda Guerra Mundial, 1939-1945*. Rio de Janeiro: Harper Collins, 2017.
- TROTSKY, Leon. *As Lições de Outubro*. São Paulo: Sundermann, 2007.
- US WAR DEPARTMENT. *FM 6-150: Organic Field Artillery Air Observation*. Washington: United States Government Printing Office, 1944. Disponível em: <<https://archive.org/details/FM6-150/page/n7>>. Acesso em: 6 out. 2008.
- VARGAS, Getúlio. *Diário*. São Paulo: Siciliano; Rio de Janeiro: FGV, 1995.
- VILLANOVA, Fausto Vasques. *Com a 1ª ELO na Itália: crônicas*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1991.
- VINHOSA, Francisco Luiz Teixeira. *O Brasil e a Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: IHGB, 1990.
- VISITA do almirante Jonas Howard Ingram. *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v.5, p.145-64, 1945.
- WAACK, William. *As duas faces da glória: a FEB vista por seus aliados e inimigos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.
- WRIGHT, Quincy. *A guerra*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1988.
- WYEN, Adrian van. *Naval Aviation in World War I*. Washington: Chief of Naval Operations, 1969.
- YOKOTA, Paulo. Um grito pacifista. In: UDIHARA, Massaki. *Um médico brasileiro no front*. São Paulo: Hacker Editores/Narrativa Um/Imprensa Oficial do Estado/Museu Histórico da Imigração Japonesa no Brasil, 2002.

Fontes

- Arquivo da Igreja Luterana de Petrópolis.
- Arquivo da Marinha do Brasil. Relatório do Ministério dos Negócios da Marinha, 1939.
- Arquivo do Museu Aeroespacial (Musal).
- Arquivo do Museu Imperial – Acervo da 67ª Delegacia de Polícia de Petrópolis.
- Acervo FEB, Arquivo Histórico do Exército.
- Arquivo Histórico do Exército (AHEx). Fundo Missões de Paz (MisPaz). Caixas 1 a 5.

Arquivo Municipal de Petrópolis.

Arquivo Nacional.

Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (Aperj).

Biblioteca do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro.

French Army Museum – Contemporary Department (1871-1945) Musée de l’Armée, 2013.

Hemeroteca da Biblioteca Nacional.

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (Incaer).

Jornal *Correio da Manhã*, Hemeroteca da Biblioteca Nacional (diversas edições).

Jornal *Gazeta de Notícias* (diversas edições).

Jornal *O Paiz* (diversas edições).

Jornal *A Rua* (diversas edições).

Mapoteca do Palácio do Itamaraty (Rio) – Ministério das Relações Exteriores.

Real Gabinete Português de Leitura.

Revista de História da Biblioteca Nacional (ano 9, edição n.106), jul. 2014.

Revista *Fon-Fon*, Hemeroteca da Biblioteca Nacional (diversas edições).

Revista *Navigator* (v.13, n.25), jun. 2017.

Revista *A Semana* (diversas edições).

The Heeresgeschichtliches Museum (In the Vienna Arsenal), 2016.

Sobre os autores

Os organizadores

Mary del Priore é doutora em história pela Universidade de São Paulo e pós-doutora pela École des Hautes Études en Sciences Sociales (1996). Atualmente, é professora do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Salgado de Oliveira (Universo/Niterói) e desenvolve pesquisa intitulada “Cultura, mentalidade e vida social no Rio de Janeiro do século XIX”. Tem pesquisas na área de história colonial, história da cultura, história de gênero. É autora de mais de cinquenta livros de história. Recebeu vários prêmios literários, dentre eles o Jabuti, o Casa Grande & Senzala, o da APCA e o Ars Latina.

Carlos Daróz é historiador militar, escritor, professor e pesquisador. Doutorando em história social pela Universidade Federal Fluminense, possui mestrado em história pela Universidade Salgado de Oliveira e mestrado em operações militares pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, além de especialização em história militar pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Professor do Programa de Pós-Graduação em História Militar da Universidade do Sul de Santa Catarina e professor visitante do Instituto Universitário Militar de Portugal, da Academia da Força Aérea dos EUA e do Instituto Superior de Ciências

Jurídicas e Sociais de Cabo Verde. Desenvolveu pesquisas junto ao Service Historique de la Défence, em Paris. Autor dos livros *Um céu cinzento: a aviação na Revolução de 1932* (Biblioteca do Exército, 2017), *A guerra do açúcar: as invasões holandesas no Brasil* (Biblioteca do Exército, 2016), *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia* (Contexto, 2016) e *Bruxas da noite: as aviadoras soviéticas na Segunda Guerra Mundial* (coescrito por Ana Daróz, Somos, 2018).

Os colaboradores dos capítulos

Carlos André Lopes da Silva

Mestre em história social pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, com a dissertação *A Real Companhia e Academia dos Guardas-Marinha: aspectos de uma instituição militar de ensino na alvorada da profissionalização do oficialato militar, 1808-1839*; especializado em história militar brasileira pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, com monografia sobre a ação da Marinha Imperial brasileira no combate à Revolta Praieira. Sócio emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e membro do Laboratório de Estudos de Militares na Política da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Atua como pesquisador da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha desde 2000.

Carlos Daróz

Ver em “Os organizadores”.

Cristiano Enrique de Brum

Doutor em história pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, mestre e graduado em história pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos. Atualmente, é coordenador do Grupo de Trabalho História e Saúde da Associação Nacional de História – Seção Rio Grande do Sul. É historiador-membro da Comissão Interdisciplinar de Preservação de Processos Judiciais Aptos a Descarte do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. Autor da tese *A (des)mobilização de médicos na Grande Guerra: o caso da Missão Médica Brasileira na França (1918-1919)*, pela qual recebeu o prêmio Tasso Fragoso da Biblioteca do Exército Editora.

Durland Puppim de Faria

Historiador, professor, pesquisador e oficial do Exército brasileiro. Obteve seu bacharelado em ciências militares pela Academia Militar das Agulhas Negras e em direito pela Faculdade de Direito de Campos, especialista em ciência políticas e estratégia pela Universidade Federal Fluminense; diplomou-se mestre em operações militares na Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais. Licenciou-se em história pela Universidade Salgado de Oliveira, especializou-se em história militar pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro e pelo Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e é mestre em história do Brasil pela Universidade Salgado de Oliveira. Leciona história militar na Academia Militar das Agulhas Negras.

Eduardo Schnoor

Doutor em história social pela Universidade de São Paulo. Coordenou o livro *Resgate: uma janela para o oitocentos* (Topbooks, 1995) com a professora Hebe Castro. Juntamente com a professora Mary Del Priore, escreveu o livro *Fazenda Três Saltos* (ArteEnsaio, 2015). É pesquisador sênior da Comissão Nacional da Verdade e do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, com pesquisa sobre a Casa da Morte de Petrópolis,

e pesquisador da Comissão Especial sobre Mortos e Desaparecidos Políticos do Ministério dos Direitos Humanos.

Fábio Secioso Araújo

É piloto de aeronaves e historiador. Formou-se bacharel em ciências aeronáuticas na Universidade Veiga de Almeida e em história na Universidade Gama Filho. Possui também especialização em história militar brasileira pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

Fernanda Vinagre Ferreira

Mestre em história social pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Membro da Equipe de Identificação de Mortos e Desaparecidos Políticos da Comissão Especial sobre Mortos e Desaparecidos Políticos do Ministério dos Direitos Humanos.

José Carlos Meireles da Silva

Militar do Exército brasileiro, graduado em história pela Universidade Federal do Amazonas. Possui pós-graduação em docência do ensino superior pela Universidade Cândido Mendes e mestrado em história pela Universidade Salgado de Oliveira. Atualmente, exerce a função de pesquisador do Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército e trabalha como tutor a distância, na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, no curso de graduação em turismo.

Leonardo Henrique D'Oliveira Cohen

É jornalista e pesquisador. Um apaixonado pelo Rio de Janeiro e sua história. Trabalhou em emissoras de televisão, rádio e assessoria de imprensa. Atualmente, é editor de texto nos telejornais matutinos da Record TV Rio.

Rachel Wider Cardoso

Graduada em história pela Universidade do Norte do Paraná. Colaboradora da Comissão Municipal da Verdade de Petrópolis e da Comissão Especial de Mortos e Desaparecidos Políticos do Ministério dos Direitos Humanos.

Ricardo José Lustosa Leal

Diplomata de carreira. Morou em Jerusalém (atuando no escritório de representação junto à Autoridade Palestina, em Ramalah), em Roma (atuando na embaixada junto à Santa Sé) e na Cidade da Praia (atuando na embaixada do Brasil em Cabo Verde). Mestre em relações internacionais pela Universidade de Brasília, defendeu, no Curso de Altos Estudos do Instituto Rio Branco (voltado para diplomatas da classe de Conselheiro), tese sobre o sentido geo-histórico das relações Brasil-Cabo Verde no campo da defesa. Atualmente, é assessor no Departamento do Oriente Médio do Itamaraty, em Brasília.

Tito Henrique Silva Queiroz

Historiador e mestre em ciência política pela Universidade Federal Fluminense. É professor das Faculdades Integradas Hélio Alonso. Autor do livro *Brasil: história e turismo* (Univer Cidade, 2005) e de vários artigos sobre o Brasil e as guerras mundiais: “Guerra e imprensa: as guerras mundiais e a imprensa brasileira”, “Um correspondente brasileiro de duas guerras mundiais: Raul Brandão e o *Correio da Manhã*”, “Guerra e controle da informação: Brasil, 1914-1919” e “A Guerra dos Corsários: ações navais na costa brasileira durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918”.

SOBRE O LIVRO [Versão Impressa]

Formato: 16 x 23 cm

Mancha: 25,5 x 41 paicas

Tipologia: Adobe Caslon 11 / 15

Papel: Couché 90 g/m² (miolo)

Cartão supremo 250 g/m² (capa)

1ª edição Editora Unesp: 2019

1ª edição Editora Unesp Digital: 2019

EQUIPE DE REALIZAÇÃO

Edição de texto

Fábio Fujita (Copidesque)

Carmen T. S. Costa (Revisão)

Capa

Grão Editorial

Fotos de capa

Oficiais da Missão Militar Brasileira na França, c. 1918,
Coleção Cristóvão Barcellos, Museu da República, Rio de Janeiro.

Soldados da Força Expedicionária Brasileira (FEB)
marcham em campos da Itália, c. 1945, Ministério da Defesa, Brasília (DF).

Projeto gráfico

Estúdio Bogari

Editoração eletrônica

Sergio Gzeschnik

Assistência Editorial

Alberto Bononi

Texto de capa

É verdade que nossas Forças Armadas não tinham experiência em conflitos das dimensões da Primeira Guerra Mundial, muito menos da Segunda – mas que nação teria? Diante do ineditismo de confrontos da envergadura desses a que o mundo assistiu no século XX, o fato é que o Brasil foi o único país da América do Sul a enviar contingentes para atuar no *front* nas duas grandes guerras – em ambos os casos, após abandonar uma posição inicial de neutralidade.

Na Primeira Guerra, o Brasil contribuiu apenas com o envio de medicamentos e equipes de assistência médica – ainda assim, tivemos algumas baixas: antes da chegada em solo europeu, ao longo da viagem de navio, a delegação brasileira teve de lidar com a temível gripe espanhola. Já a intervenção na Segunda Guerra Mundial foi mais efetiva: após a célebre relutância do governo de Getúlio Vargas em alinhar-se com uma das partes beligerantes – que findou quando o mercante nacional Taubaté, navegando em águas do Mediterrâneo Oriental, foi surpreendido por uma chuva de bombas e rajadas de metralhadoras vindas de um avião bimotor da Luftwaffe –, o Brasil abandonou a neutralidade e enviou ao campo de batalha a Força Expedicionária Brasileira, com um contingente de mais de 25 mil homens e mulheres. Havendo sofrido centenas de baixas, incluindo cinco pilotos da Força Aérea, a FEB teve atuação de destaque na chamada Campanha da Itália.

O presente livro permite ao leitor ultrapassar as linhas gerais em que são descritas as participações brasileiras nas duas grandes guerras e observar de posição privilegiada o que ocorria na trincheira, no navio, na caserna. A obra vem preencher lacuna ainda sentida na bibliografia relativa à temática, contemplando ângulos raramente explorados do envolvimento brasileiro nos dois conflitos, como a geopolítica, a economia, a espionagem, o desenvolvimento de instituições militares e o próprio cotidiano dos soldados no calor da batalha.

MARY DEL PRIORE é doutora em História pela Universidade de São Paulo (USP). Lecionou História na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da USP e na Pontifícia Universidade Católica (PUC) do Rio de Janeiro. Publicou, pela Editora Unesp, *Ao sul do corpo* (2009), *História do esporte no Brasil* (2009), *História do corpo no Brasil* (2011), *História dos homens no Brasil* (2013) e *História dos crimes e da violência no Brasil* (2017). Em 1998, recebeu os prêmios Jabuti e Casa Grande & Senzala pelo livro *História das mulheres no Brasil* (1997).

CARLOS DARÓZ é historiador, professor, pesquisador e escritor. Doutorando em História Social (UFF), é especialista em História Militar, mestre em Operações Militares e em História. Colaborador do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB), é autor de diversos artigos e livros sobre a temática, a exemplo de *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia* (Contexto, 2016).



Brasil foi a única nação da América do Sul a enviar contingentes para as duas grandes guerras. O presente livro permite ao leitor ultrapassar as linhas gerais em que são descritas as participações brasileiras nos dois grandes conflitos mundiais e observar de posição privilegiada o que ocorria na trincheira, no navio, na caserna. A obra vem preencher lacuna ainda sentida na bibliografia relativa à temática, contemplando ângulos raramente explorados do envolvimento brasileiro nas duas guerras, como a geopolítica, a economia, a espionagem, o desenvolvimento de instituições militares e o próprio cotidiano dos soldados no calor da batalha.

